

20th July 1962]

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கைது செய்யப்பட்டவர்களைப் பற்றி இங்கு பேசுவது சப்-ஜூடிஸ்-ஆக இருக்கும் விஷயத்தைப் பற்றி பேசுவதாகும். கைது செய்தது நியாயமா இல்லையா என்பதைப்பற்றி எல்லாம் கோர்ட்டில் வக்கீல்கள்தான் சொல்ல முடியும். கோர்ட் அதன் பேரில் முடிவு செய்யும். இங்கு நாம் இதைப்பற்றி பேசுவது முறை அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ர. ஜீவரத்தினம் : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அறிக்கையைப் படிக்கும் போது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தார், பலாத் காரத்தில் இறங்கியதாகச் சொன்னார்கள். கனம் எதிர்க்கட்சி அங்கத்தினர் ஒருவர் அப்படி இல்லை என்று சொன்னார்கள். நான் ஸ்தலத்தில் நேரிலேயே இருந்து பார்த்தேன்

Mr. SPEAKER : I will not allow any speech. The hon. Member may please resume his seat. Now I take the adjournment motion given notice of by Sri Saw Ganesan. The arrests have been made in the course of administration of law. The motion is not therefore admissible. Therefore I do not give my consent for the hon. Member to raise it in the House.

Regarding the next adjournment motion given notice of by Sri Rama Arangannal and Sri V. Krishnamoorthy, the Hon. Minister has already made a statement and further all these things may come in the regular course of trial or investigation under ordinary procedure of law. Therefore I withhold my consent for this also.

திரு. ராம. அரங்கண்ணல் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, அமைதிக்கு பங்கம் விளைவிக்காத முறையில் நாங்கள் எப்போதும் நடப்போம். அது தான் எங்களுடைய கொள்கை என்று சொல்லி, இந்த ஒத்திவைப்பு பிரேரணையை நீங்கள் நிராகரித்த காரணத்தினால், நாங்கள் முதல்முறையாக மிக மிக வறுத்தத்தோடு இந்த அரசு ஒரு சார்பாக நடக்கிறது என்கிற குற்றச்சாட்டைச் சொல்லி, எங்கள் கட்சி உறுப்பினர்கள் சபையிலிருந்து வெளி நடப்பு செய்கிறோம்.

(திரு. ராம. அரங்கண்ணல், திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி, திரு. க. முனிரத்தினம் இம்முன்று அங்கத்தினர்களும் சபையிலிருந்து வெளியேறினர்.)

IV.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR 1962-63—cont.

DEMAND XXX—ROAD TRANSPORT SCHEMES.

DEMAND XLIII—CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 3,84,61,800 under Demand XXX—Road Transport Schemes.”

[20th July 1962

MR. SPEAKER : Motion moved—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 3,84,61,800 under Demand XXX—Road Transport Schemes.”

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,33,19,000 under Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.”

MR. SPEAKER : Motion moved—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,33,19,000 under Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.”

SRI A. K. SUBBIAH : Sir, I move—

“ That the allotment of Rs. 3,84,61,800 under Demand XXX—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

MR. SPEAKER : Cut Motion moved—

“ That the allotment of Rs. 3,84,61,800 under Demand XXX—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை நம்முடைய நகரத்திலும், நமது ராஜ்யத்தில் இருக்கிற கன்னியாகுமரி பகுதியிலும், லாண்டிஸ்—அதாவது நெடுந்தூரம் செல்லுகிற--பஸ்களைப் பற்றியும் இருப்பதால் இது மிகவும் முக்கியமானது. தேசியமயமாக்கப்பட்ட தொழில் எந்த முறையிலே நடந்து வருகிறது, இதில்--நிர்வாகத்தில்--குறைபாடுகள் ஏதாவது உண்டா, அப்படி இருந்தால் அவைகளைப் போக்குவதற்கு வழி என்ன என்றெல்லாம் ஆராய இது ஒரு சந்தர்ப்பம். இந்த இலாகா, பொதுவாக சிறிய தூரம் செல்லுகிற பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்குவதில்லை என்று ஒரு முடிவு எடுத்திருக்கிறது என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த முடிவு சென்ற வருஷமே எடுக்கப்பட்டு இந்தச் சபையிலே விவாதிக்கப்பட்டது. சென்னை நகரத்திலும், கன்னியாகுமரி ஜில்லாவிலும், அதன் சுற்றுச் சார்பிலும் இருக்கிற போக்குவரத்து பூராவையும் தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்றும், அதற்கு அடுத்தாற்போல் 120 மைலுக்கு அப்பால் இருக்கிற இடங்களுக்குச் செல்லுகிற பஸ்களைத்தான் தேசிய மயமாக்குவது என்றும் இந்த சர்க்கார் முடிவு செய்து அந்தக் கொள்கை அடிப்படையில் இன்று வேலை செய்து வருகிறது. அந்த விதமாகப் பார்க்கும்போது 8 நெடுந்தூரம் செல்லுகிற மார்க்கங்களை சர்க்கார் நடத்துகிறது. மேற்கொண்டு 10 நெடுந்தூர பஸ்களை நடத்துவதற்கான உத்தேசம் இருக்கிறது. இந்த ராஜ்யத்தில் இப்போது இருக்கக்கூடிய சர்க்கார் பஸ்கள் 770. இந்த ராஜ்யத்திலே இருக்கக்கூடிய மிகப் பெரிய பஸ் ஆப்பரேட்டர் நான் தான். (சிரிப்பு) இந்த பஸ்களை 6 வருஷங்களுக்கு ஒன்றாக ரீப்ளேஸ் செய்வது என்றும்--அதாவது இப்போது இருக்கிற மொத்த

20th July 1962] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

ஃப்ளிட்டிலே 6-ல் ஒரு பங்கை வருஷா வருஷம் புதுப்பிக்க வேண்டும் என்று முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஜனத்தொகை வளருகிற காரணத்தினாலும், போக்குவரத்து அதிகரிக்கிற காரணத்தினாலும், அத்துடன் சேர்த்து 7-ல் ஒரு பங்கு எக்ஸ்பான்ஷன் செய்யப்படும்—அதாவது அந்த அளவுக்கு பஸ்கள் விஸ்தரிக்கப்படும். இந்த முறையை நாம் இப்போது கடைப்பிடித்து சில ஆண்டுகளாக நடத்தி வந்ததன் காரணமாக இன்றைக்கு சர்க்கார் நடத்துகிற பஸ்ஸிலே ஒரு பஸ் கூட 6 அல்லது 7 வருஷத்துக்கு மேல் வேலை செய்த—ஓடிய—பஸ் இல்லை. ஆவரேஜ் லைப் என்று சொல்லும்போது, எல்லாம் 3 வருஷம் உள்ள பஸ்களாக இருக்கின்றன—அதாவது ஒரு வருஷம் ஓடிய பஸ்களையும் 6 வருஷ காலமாக ஓடுகிற பஸ்களையும் சேர்த்து சராசரி கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் இன்றைக்கு 3 வருஷம் சராசரி ஓடிய பஸ்களாக இருக்கின்றன. சென்னை நகரத்திலே ஓடுகிற பஸ்கள், பஸ் ஒன்றுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு 1,064 பாஸஞ்சர்களை ஏற்றிச் செல்லக் கூடியவைகளாக இருக்கின்றன. உலகத்தில், மேல் நாடுகளிலெல்லாம் 1,000 பாஸஞ்சர்களுக்கு ஒரு பஸ் விடுவதை சாதாரணமாக உகந்த முறை என்று கருதுகிறார்கள். 1,000 பாஸஞ்சர்களுக்கு ஒரு பஸ் என்பதற்கு பதிலாக 700 அல்லது 750 பாஸஞ்சர்களுக்கு ஒரு பஸ் என்ற முறையை மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் கொண்டுவரவேண்டும் என்று முயற்சி எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். 1,000 பாஸஞ்சர்கள் என்று சொல்லுகிற போது, நாள் ஒன்றுக்கு சற்றேறக்குறைய 20 டிரிப்ஸ் அந்த பஸ் செய்யும்—16 மணி நேரம் வேலை செய்யும்போது 20 டிரிப்புகள் செய்யும்—20 டிரிப்புகள் என்றால் 50 பாஸஞ்சர்களுக்கு 1 பஸ் வீதம் ஆகும். மேல் நாடுகளில் இவ்வகையான கணக்குப் போட்டிருக்கிறார்கள். அந்தக் கணக்குபடி 1,064 பாஸஞ்சர்களுக்கு ஒரு பஸ் என்று நம் சென்னை நகரத்தில் அமைந்திருக்கிறது. அப்படி இருந்தும் கூட நம் நகரத்தில் ஏன் நெருக்கடி இருக்கிறது என்பதை விளக்க விரும்புகிறேன். இன்று “டிக்-ஹவர் டிராபிளிக்” என்று சொல்லுகிறபடி, அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்கிறவர்கள் காலையில் 8-30 மணிவரிலிருந்து 10-30 மணிக்குள்ளாகப் போகிறார்கள். மற்றபடி இடை வேளையில் போகிறவர்கள் குறைவு. அதே போல மாலை 5 மணி முதல் 7 மணி வரையில் போகக் கூடிய பாஸஞ்சர்கள் அதிகம். அதனால் அச் சமயங்களில் நெருக்கடி அதிகமாகத் தெரிகிறது. இரண்டாவதாக சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் தனியான சிரமம் இருக்கிறது. மற்ற நகரங்களில் எல்லா இடங்களிலும் ஆஃபிஸ்கள் இருக்கின்றன. எல்லா இடங்களுக்கும் பஸ்கள் நிரவிப் போகும். இங்கு என்னவென்றால் “யூனிடைரக்ஷன்ஸ் டிராபிக்” என்று சொல்லும்படி இருக்கிறது. காலையில் எல்லா பஸ்களும் பாரீஸ் கார்னருக்கு பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும். ஆனால் திரும்பி வரும்போது பிரயாணிகள் இல்லாமல் காலியாக வரும். மாலை வேளைகளில் பாரீஸ் கார்னரிலிருந்து செல்லுகிற பஸ்களில் பாஸஞ்சர்கள் நிறைந்திருக்கிறார்கள். திரும்பி வருகிற பஸ்களில் பாஸஞ்சர்கள் குறைவு. அந்தக் காரணத்தினால் நெருக்கடி அதிகமாக இருக்கிறது. இண்டர்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [20th July 1962]

நாஷனல் ஸ்டாண்டர்டை ஒட்டி பஸ்களின் எண்ணிக்கை இருந்தாலும், இந்த நெருக்கடி இருப்பதற்கு நகரம் அமைந்திருக்கிற முறையும் ஒரு காரணம் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். பஸ் போக்குவரத்தை துரிதப்படுத்துவதிலே கணிசமான முன்னேற்றத்தைக் கண்டிருக்கிறோம். பஸ்கள் 5 நிமிஷங்களுக்குக் குறைவாக 45 ரூட்டுகளில் போய்கொண்டிருக்கிறது—அதாவது 5 நிமிஷங்களுக்கு ஒரு பஸ் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. 5 நிமிஷத்திலிருந்து 10 நிமிஷம் வரையில் 18 ரூட்டுகளில் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. 10 நிமிஷத்துக்கு அதிகமாக 11 ரூட்டுகளில் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. மற்ற ரூட்டுகள் “அன்-இக்களுமிக் ரூட்டுகள்”—அதாவது கட்டுப்பாடாகாத ரூட்டுகள். அதில் வருகிற வருமானம் ஆகக் கூடிய செலவுக்குக் கூட கட்டுப்பாடாகாது. நகரங்களில் பல பகுதிகளுக்கு பஸ்களை அனுப்பினாலும் லாபம் சம்பாதிக்கக் கூடிய, கட்டுப்பாடியாகக் கூடிய, ரூட்டுகள் சில ரூட்டுகள் தான். இருந்தாலும் தேசியமயமாக்கப்பட்ட சர்வீஸ், எல்லா இடங்களுக்கும் பஸ் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்பதற்காக இந்த அன்-இக்களமிக் ரூட்ஸ் எல்லாவற்றிலும் கூட இப்போது ஒட்டிக்கொண்டிருக்கிறோம்.

அடுத்தாற்போல், நம்முடைய சில ரூட்டுகளில்—நான் இது சம்பந்தமாகக் கூட இருக்கும் நெருக்கடியை விளக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன்—3 நிமிஷத்திற்கு ஒரு பஸ், 5 நிமிஷத்திற்கு ஒரு பஸ் என்று ஒட்டுவதைப் பொறுத்த வரையில், 5 நிமிஷத்திற்கு ஒரு பஸ் என்று விட்டால் கூட, பஸ்கள் ஒடுவதில் கால தாமதம் ஏற்படுகிறது. இதற்குக் காரணங்கள் இரண்டு. நம் நகரத்தில் ஃபேர் ஸ்டேஜஸ் எல்லாம் அருகருகே, இருக்கின்றன. உதாரணமாக பாரீஸ் கார்னரில் இருந்து புறப்பட்டு செண்ட்ரல் வருவதற்குள் ஒரு ஃபேர் ஸ்டேஜ் முடிந்து விடுகிறது—அதனால் செண்ட்ரலுக்குள், அந்த ஸ்டேஜ் முடிவதற்குள் குறைந்த பட்ச கட்டணமாகிய 7 நயா பைசாவை வசூல் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. ஆகையினால், எப்போது பார்த்தாலும், உதாரணமாக சாயங்காலம் 5 அல்லது 5-30 மணிக்கு மெமோரியல் ஹாலுக்கு எதிர்த் தாற்போல 7-8 பஸ்கள் நின்று டிக்கெட் கொடுத்துக்கொண்டிருப்பார்கள். பாரீஸ் கார்னரிலிருந்து செண்ட்ரல் வருவதற்கு 3 நிமிஷங்கள் தான் ஆகும். அதற்குள் எல்லா டிக்கெட்டுகளும் கொடுத்துவிட முடியாது. ஃபேர் ஸ்டேஜஸ் டிஸ்டன்ஸ் குறைவாக இருப்பதால் நிறுத்தி நிறுத்தி டிக்கெட் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. அதனால் இன்னும் அதிகமாக டர்ன்-ரவுண்ட் செய்ய முடியாமலும், வேகமாக பஸ்கள் ஓட முடியாமலும் இருக்கின்றது. அதையொட்டி நான் ஒரு அபிப்பிராயம் சொல்லுவேன். முதல் இரண்டு ஸ்டேஜை ஒன்றாகச் சேர்த்து 10 நயா பைசா என்று வைத்து விட்டால் செண்ட்ரல் போகும் வரையில் டிக்கெட் கொடுத்துக் கொண்டே போகலாம். நடுவில் அடிக்கடி நிறுத்த வேண்டியிருக்காது. இரண்டு ஃபேர் ஸ்டேஜ்களை ஒன்றாகச் செய்ய வேண்டும். இப்படி இரண்டு ஸ்டேஜ்களை ஒன்றாகச் சேர்த்துக் கொள்வதால், இடையிலே நிறுத்தி வைக்கவேண்டிய அவசியம்

20th July 1962]

[திரு ஆர். வெங்கட்டராமன்]

இருக்காது. இது ரொம்ப முக்கியமான விஷயம். ஆனால் ஏதோ பஸ் கட்டணத்தை அதிகரித்து விட்டோம் என்று கூச்சல் போடுவதெல்லாம், வேண்டுமென்றே தவறான அபிப்பிராயத்தை மக்களிடையே பரப்புவதாகும். இரண்டு ஸ்டேஜை ஒரு ஸ்டேஜாக வைத்து, அதற்கு 10 நயா பைசா என்று சொன்னால் அது கூடுதலாகாது. இதன் மூலமாக நகரத்தில் சர்வீஸ் இன்னும் எபிஷியன்டாக வேகமாக பஸ்களை ஓட்ட முடியும். இதனால் மக்களுக்கு நன்மை ஏற்படும். இதை விட்டு விட்டு சிலர் ஸ்டேஜ் மாறுதலை ஒரு காரணமாகக் காட்டி, அதனால் பஸ் கட்டணம் ஏறிவிடும் என்று சொல்வது உண்மைக்குச் சற்று புறம்பானது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சாதாரணமாக இந்த முதல் ஸ்டேஜ் போக்குவரத்தில் செல்லக் கூடியவர்கள் காஷுவல் டிராவலர்ஸ் தான். சென்னை நகரத்தில் காலையில் ஆபீசுக்குப் போய்விட்டால், திரும்பி சாயங்காலம் தான் வரவேண்டியவர்கள் அதிகமாக இருப்பதால், இப்படி இடையே ஒவ்வொரு ஸ்டேஜ் அவர்கள் பிரயாணம் செய்வதில்லை. வெளியூரி லிருந்து பிரயாணத்திற்கு வருகின்ற காஷுவல் டிராவலர்ஸ்தான் இப்படி ஒரு ஸ்டேஜ் போவார்கள். அதனால் இந்த காஷுவல் டிராவலர்ஸ்க்கு நாம் அதிகமான முக்கியத்துவம் கொடுத்து, அவர்களுக்கு ஒரு விதமான கஷ்டமும் ஏற்படாமல் இருக்க வேண்டுமென்று சொல்வது சரியாகாது. நிரந்தரமாக சென்னை நகரத்தில் காலையில் ஆபீசுக்குப் போய், சாயங்காலம் திரும்பி வரக்கூடியவர்களுடைய சௌகரியங்களைத்தான் பார்க்கவேண்டும். அதனால் தான் இந்த ஆலோசனை செய்யப்பட்டி, ஒவ்வொரு இரண்டு ஸ்டேஜுகளையும் ஒரு ஸ்டேஜாக சேர்ந்து, ஒரு ஃபேர் ஸ்டேஜாகச் செய்து, அதற்கடுத்த ஃபேர் ஸ்டேஜிற்கு 6 நயா பைசா நியாயமான கட்டணம் என்று வந்தாலும் கூட, 5 நயா பைசா வசூல் செய்ய வேண்டுமென்ற ஒரு அபிப்பிராயத்தை நாங்கள் வைத்திருக்கிறோம். இன்னும் இரண்டாவது காரணம், பஸ்கள் வேகமாக வருவதற்கு இடைஞ்சலாக நிறுத்துகின்ற ஸ்டேஜஸ் ரொம்பவும் அருகாமையில் இருக்கிறது. நான் பல நாடுகளில் பஸ்ஸில் போய் இருக்கிறேன். ஒரு பர்லாங்கு குறைந்து எந்த இடத்திலும் அவர்கள் பஸ் ஸ்டேஜ்கள் வைப்பதில்லை. லண்டனை எடுத்துக் கொண்டால், இரண்டு பர்லாங்கு குறைவாக இருக்காது. அதனால் ஒரு வித கஷ்டமும் இல்லாமல் வண்டிகள் போவதற்கு முடிகிறது. ஆனால் இங்கெல்லாம் 100 கெஜத்திற்கு ஒரு ஸ்டேஜ் என்று இருப்பதால், பஸ்ஸை ஓட்டுகிற நேரம், ஆங்காங்கு நிறுத்துகின்ற நேரம் எல்லாம் சேர்ந்து இவ்வித தாமதமாகும் நிலைமை ஏற்படுகிறது. இதை இவ்வளவு விளக்கமாகச் சொல்லுவதற்குக் காரணம், நாம் இன்னும் அதிகமான பஸ்கள் போடுவதாக இருக்கிறோம். அப்படி போடுகின்ற தறுவாயில் இந்த இரண்டு காரணங்கள் தடையாக இருக்கின்றன, முட்டுக்கட்டையாக இருக்கின்றன என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [20th July 1962]

ராஜ்ய சர்க்காரிடத்திலே இப்போது இருக்கின்ற பஸ்களையெல்லாம் ஸ்டாண்டர்டைஸ் செய்துவிட்டோம். இப்போது இரண்டு விதமான பஸ்களைத் தான், இரண்டு விதமான மானுபாக் சர்க்களைத்தான் நாம் முக்கியமாக வைக்கவேண்டுமென்று ஸ்டாண்டர்டைஸ் செய்து, அம் முறையிலே செயல்படத் தொடங்கிவிட்டோம். அசோக் லேலண்டிஸ் செய்யப்படும் காமெட் வண்டிகளையும், மெர்சல்டஸ் பென்ஸ் வண்டியும் போடுவச என்று தீர்மானம் செய்து கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நடவடிக்கைகள் எடுத்து, வெற்றி அடைந்து விட்டோம். சில பழுதான வண்டிகளையெல்லாம்கூட ஏலத்தில் போட்டு விட்டோம். இருந்த போதிலும் இன்று நம்மிடத்திலே சற்றேறக்குறைய 100 வேறுவித, அதாவது லேலண்ட் கம்பெனியாரின் ராயல் டைகர், வொரல்ட் மாஸ்டர் பஸ்கள் இருக்கின்றன. அவற்றையும் டெல்லி டிரான்ஸ்போர்டுக்கு நாம் விற்று விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். ஆனால், ஒரே சமயத்தில் நாம் இந்த 100 வண்டிகளையும் விற்கப் போவதில்லை. அவர்கள் 15, 15 வண்டிகளாக எடுத்துக் கொண்டு போவார்கள். நாம் 15 புது வண்டிகளுக்கு ஏற்பாடு செய்துவிட்ட பிறகுதான் இந்த வொரல்ட் மாஸ்டரில் அல்லது ராயல் டைகரில் 15 பஸ்கள் அவர்களுக்குக் கொடுப்போம். இவைகளுக்குப் பதிலாக தனியாக 100 பஸ்கள் வாங்குவது என்று ஏற்பாடுகள் எல்லாம் செய்துவிட்டோம். இப்படி 15, 20 வண்டிகள் புதியதாகத் தயாரானவுடன் இப்போதுள்ள பழைய பஸ்களையெல்லாம் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக எடுத்துவிட்டு, வொரல்ட் மாஸ்டர், ராயல் டைகர் போன்ற வண்டிகளை கொடுத்து விடுவோம். அவ்வாறு கொடுப்பதில்கூட நமக்கு நஷ்டமில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள இரும்புகிறேன். நம்மிடத்திலே ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் அந்த வண்டிகளுக்கு கிடைக்கவில்லை. இருக்கின்றதும் போதவில்லை. தனியாக ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்கி வைக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அதனால்தான் அந்த வண்டிகளையெல்லாம் நாம் கொடுத்து விடுவதாக முடிவு செய்திருக்கிறோம்.

அடுத்தாற்போல், இப்போது டிரைவர்கள் பற்றாக்குறை இருக்கிறது. அதற்காக நம்முடைய இலாகாவிலேயே ஒரு டிரைவிங் ஸ்கூல் வைத்து விட்டோம். இதிலே 300 பேர்களுக்கு டிரைவிங் கிலே பயிற்சி கொடுப்பதாக முடிவு செய்து, அந்த ஸ்கூலை நடத்தப் போகிறோம். இந்த விதமாக ஒரு ஸ்கூல் நடத்தி, போதிய டிரைவர்களை நாமே தயாரித்துக் கொள்ள முடியும் என்று ஒரு திட்டம் வகுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அதைப்போல் நம்முடைய ஓர்க்ஷாப்பிலே இன்டஸ்ட்ரியல் டிரெயினிங் இன்ஸ்டிடியூட் என்று ஒன்று ஏற்படுத்தி, அதில் அப்பிரண்டிஸ்களைச் சேர்த்து, அவர்களுக்கும் பயிற்சி வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று திட்டம் செய்திருக்கின்றோம். பொதுவாக கடந்த ஆண்டிலே தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையிலே வேலை செய்திருக்கிறார்கள். இந்த அச்சடிக்கப்பட்டுள்ள அறிக்கையைப் பார்த்தோமானால், கரோம்பேட்டையில் மாதம் ஒன்றுக்கு 4, 5 வண்டிகள் தயாரிக்

20th July 1962] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

கப்படுகின்ற நிலைமை மாறி இன்றைக்கு 12 வண்டிகள் கட்டக் கூடிய அளவுக்கு அவர்கள் வளர்ச்சி அடைந்திருக்கிறார்கள். அதற்காகவும் நான் அவர்களுக்கு பாராட்டுதல் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதற்காக, அவர்களுக்கு இன்ஸன்டிங் போனஸ் ஸ்கீம் போட்டு, அதன் மூலம் உதவியளிக்க தீர்மானித்திருக்கிறோம்.

இந்த கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் பொதுவாக சரியான முறையிலே வேலை செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னாலும், ஓரளவு அவர்களுடைய நடைமுறை சரியாக இல்லை யென்று சர்க்காருக்கு புகார்கள் வந்துகொண்டே இருக்கின்றன. இதைப்பற்றி நான் அவர்களுடைய சங்கத்திற்கு எடுத்துச் சொல்லி இருக்கிறேன். அவர்கள் நடந்துகொள்வதுபோல், சில பிரயாணிகளின் போக்கும் நன்றாக அமையவில்லை. தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அடிப்படையான ஒரு கருத்து பொது மக்களுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே ஏற்பட வேண்டும். தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டுமென்று சொன்னால், அந்த சொத்துக்கள் நம்முடையது என்கிற நினைப்பு வந்தால்தான் அது தேசியமயமானது என்பது உண்மையாகும். இல்லாவிட்டால் அதெல்லாம் சர்க்கார் மூலதனமாகத் தான் இருக்கும். ஸ்டேட் காபிட்டல், ஸ்டேட் வென்சர், ஸ்டேட் என்டர்பிரைஸ் என்றுதான் இருக்குமே தவிர, நேஷனல் என்டர்பிரைஸ், நேஷனல் அஸெட் என்று சொல்வதாகாது. இதெல்லாம் அவர்களுடையது, அவர்களுடைய சொத்து என்ற அபிப்பிராயம் வர வேண்டும். அந்த அபிப்பிராயத்தை நாம் திடீரென்று கொண்டு வந்துவிட முடியாது. கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நாளடைவிலே தான் கொண்டு வர முடியும். அதற்கான முயற்சிகளை நாம் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். பொதுமக்களும் சரி, தொழிலாளர்களும் சரி இந்தச் சொத்து நம்முடையது என்கிற மனப்பான்மையில் செயலாற்ற வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்குப் புதிதாக ஒரு திட்டம் வகுத்திருக்கிறோம். 15 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கி 300 வீடுகள் கட்டப் போகின்றோம். நாகர்கோவிலிலே 100 வீடுகளும், ருரோம்பேட்டையிலே 100 வீடுகளும், தண்டையார்பேட்டையிலே 100 வீடுகளும் கட்ட இருக்கின்றோம். வருஷம் ஒன்றுக்கு இவ்வளவு தொகை ஒதுக்கி, அவர்களுக்கு புதிய வீடுகள் கட்டுவதற்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று ஒரு திட்டம் வகுத்திருக்கிறோம்.

அடுத்தாற்போல், புதிதாக கொண்டு வந்திருக்கிற வரி திட்டத்தின் மூலமாக இந்த பஸ்களுக்கு செலவுகள் ஏராளமாக ஏற்படும். இப்போது கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற திட்டப்படி, எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் டி. ஏ. 5 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. அடுத்தாற்போல், புதிதாக பஸ் வரி போட்டு இருப்பதால், அந்த அளவுக்கு இன்னும் நமக்கு கூடுதலாகச் செலவு ஏற்படும். அப்படி இருந்தாலும்கூட, ராஜ்ய சர்க்கார் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவது இல்லை என்று முடிவு

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [20th July 1962]

செய்திருக்கிறது. 1947-ம் வருஷத்திலே போட்ட பஸ் கட்டணம் நாளது வரையிலும் அமுல் நடத்தப்பட்டு வருகின்றது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இடையிலே இந்த டெசிமல் காயின் வந்தபோது, $5\frac{1}{2}$ என்றிருந்ததை 7 நயா பைசா வாக மாற்றினோமே தவிர, வேறு எவ்வித மாறுதலும் செய்யவில்லை. ஆனால் அதே நேரத்திலே நம்முடைய செலவுகளை எண்ணிப் பார்த்தோமானால், 1947-லே மைலுக்கு 77 நயா பைசா என்று செலவு இருந்தது. ஆனால், இன்றைக்கு பல சாமான்களின் விலை உயர்வு காரணமாகவும், பெட்ரோல் டாக்ஸ், டிசல் டாக்ஸ் சம்பள விகிதம் போன்றவற்றின் காரணமாக ரூ. 1.38 நயா பைசாவாக செலவு உயர்ந்திருக்கிறது. அப்படி இருந்தும் கூட, கனம் அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் கணக்குகளைப் பார்த்திருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன்—சென்ற ஆண்டிலே நாம் வட்டிக்கு மட்டும் 17 லட்சம் ரூபாயும், டெவலப்மெண்டு, பாஸஞ்சர் அமினிட்டீஸ் ஆகியவற்றுக்கு பணம் ஒதுக்கப்பட்டும், 15 லட்சம் ரூபாய் நமக்கு லாபம் வந்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக, நேற்று நடந்த சம்பவத்தில் ஏற்பட்ட விளைவுகளைப் பற்றி ஒரு வார்த்தை சொல்லாமல் என்னால் இருக்க முடியாது. அதன் காரணமாக நமக்கு என்ன நஷ்டம் என்பதை மாத்திரம் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நேற்று நடந்த சம்பவத்திலே 55 வண்டிகளுக்கு மேல் சேதமாகி விட்டன, பழுதாகிவிட்டன. நேற்று மாத்திரம் நமக்கு ரூ. 30,000 நஷ்டம். அது மாத்திரமல்ல. நம்முடைய டிரைவர்களிலே பலர் காயப்பட்டு, இரண்டு பேர்களை 'இன்பேஷண்டாகக்' கூட ஆஸ்பத்திரியில் சேர்க்கும்படியான நிலைமை ஏற்பட்டுவிட்டது. மாலை 5 மணிக்கு இந்த நகரத்தில் இருக்கக்கூடிய பஸ் பிரயாணிகள் பட்ட அவதி அவர்களுக்கு வருங்காலத்திலே ஞாபகம் இருக்கும் என்று நம்புகிறேன்.

முடிவாக இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ளுமாறு கனம் அங்கத்தினர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கனம் சபாநாயகர்: திரு. ரா. சு. வீரப்ப செட்டியார் அவர்களின் பெயர் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நீங்கள் இப்பொழுது பேசுகிறீர்களா?

திரு. ரா. சு. வீரப்ப செட்டியார்: இல்லை. நான் நாளைக்கு பேசுகிறேன்.

* திரு. கே.ஆர். ஆர்.எம். கரியமாணிக்கம் அம்பலம்: மதிப்பிற்குரிய சபாநாயகர் அவர்களே, அரசாங்க பஸ் மான்யத்தின் மீது கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரேபணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். தென்னாட்டில் பஸ் முதலாளிகள் எவ்வளவு தூரம் முன்னேறி யிருக்கிறார்கள் என்பது அரசாங்கத்திற்கும் பொது மக்களுக்கும் நன்றாகத் தெரியும். குறிப்பாக டி.வி.எஸ். போன்ற பஸ் முதலாளிகளைப் பாருங்கள்.

20th July 1962]

[திரு. கே.ஆர். ஆர்எம். கரியமாணிக்கம் அம்பலம்]

எவ்வளவு நல்ல முறையில் அவர்கள் பஸ் தொழில் நடத்துகிறார்கள். அந்த பஸ்கள் பிரயாணம் செய்வதற்கு எவ்வளவு நன்றாக இருக்கிறது. எவ்வளவு சம்பந்தமாக இருக்கிறது? எவ்வளவு லாபம் பெறுகிறார்கள் அவர்கள்? மதுரை டவுனை எடுத்துக்கொண்டால்

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே இந்த விவாதத்தில் பேசுகிறபோது தனி முதலாளிகள் யாரையும் பற்றி சொல்லவேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். கனம் அங்கத்தினர்கள் அவர்களைப்பற்றி சொன்னால், நானும் பதில் சொல்ல வேண்டியிருக்கும். நம் இரண்டு பேர்களுக்கும் மத்தியிலே விவாதம் நடந்து, மூன்றாவது மனிதர் ஒருவருக்கு கெட்ட பெயராகிவிடும். தனியார் நல்ல முறையில் நடத்துகிறார்கள் என்று வேண்டுமானால் சொல்லட்டும், அதற்கு வேண்டிய புள்ளி விவரங்களை வேண்டுமானால் சொல்லிக்கொள்ளலாமே தவிர, இன்னார் நடத்துகின்ற பஸ் என்று குறிப்பிட்டு சொல்லவேண்டிய தில்லை.

திரு. கே.ஆர். ஆர்எம். கரியமாணிக்கம் அம்பலம் : நான் முதலாளிகளைப் பற்றி குறை கூற விரும்பவில்லை.

கனம் சபாநாயகர் : தனியார் இன்னார், இந்தக் கம்பெனியைச் சேர்ந்தவர் என்று சொல்லவேண்டாம். வேண்டுமானால், சில கம்பெனிகள் என்று சொல்லுமாறு அங்கத்தினரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. கே.ஆர். ஆர்எம். கரியமாணிக்கம் அம்பலம் : சென்னை நகரத்தில் பஸ் ஆங்காங்கே நிறுத்தப்பட்டு மெதுவாக செல்லுவதால் லாபம் குறைவாக இருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். அதைப் போலத்தான் மதுரை டவுனிலும் ஆங்காங்கே பஸ்களை நிறுத்தித்தான் நடத்துகிறார்கள். அப்படியிருந்தும் அவர்கள் எத்தனை மடங்கு அதிகமாக லாபம் பெறுகிறார்கள் என்பதையும் யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

கனம் திரு. வெங்கட்டராமன் : தெரியுமானால் கணக்கு கொடுத்தால் நல்லது, எவ்வளவு மடங்கு லாபம் வருகிறது என்பதற்கு.

திரு. கே.ஆர். ஆர்எம். கரியமாணிக்கம் அம்பலம் : என்னிடம் கணக்கில்லை. ஆனால், நல்ல முறையில் லாபம் பெறுகிறார்கள் என்பதைக் கூற முடியும். அரசாங்கம் 770 பஸ்களை வைத்து நடத்தியும்கூட, லாபம் மிகக் குறைவாக இருக்கிறது. அரசாங்கம் இவ்வளவு பெருத்த அளவிலே பஸ்களை ஓட்டுகிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். 'நான் தான் பெரிய அளவிலே பஸ் நடத்துகிறேன்' என்று பெருமிதத்தோடு சொன்னார்கள். அவ்வளவு பெருமிதமான அளவில் லாபத்தையும் அரசாங்கம் பெற்றிருந்தால் நன்றாக இருக்கும், பொது மக்களுக்கும் அது பலன் அளிக்கக்கூடியதாக இருக்கும். அரசாங்கப் பஸ்களைப் பார்த்தால், சில பஸ்கள் நல்ல முறையிலே கவனிப்பாரற்று துடைப்ப

[20th July 1962]

[திரு. கே.ஆர். ஆர்.எம். கரியமாணிக்கம் அம்பலம்]

தற்குக் கூட இல்லாமல், அழுக்கு அடைந்திருக்கின்றன. குறிப்பாக, சட்ட சபை உறுப்பினர்களுக்காக விடப்படுகின்ற பஸ்கள் இப்பொழுது பார்த்தாலும்கூட அழுக்குக் கூட துடைக்கப்படாமல் கேட்பாரற்று இருப்பதை நன்றாகப் பார்க்கலாம். சட்டைகளில் அந்த அழுக்கு ஒட்டுவது இங்கிருக்கின்ற கனம் அங்கத்தினர்கள் எல்லோருக்கும் தெரியும். அவைகளையெல்லாம் நல்ல முறையில் பரிபாலிக்கவேண்டும், நல்ல முறையில் அவைகளெல்லாம் நடத்தப்படவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் நான் இதைச் சொல்லுகிறேனே தவிர, குறை சொல்லவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் நான் கூறவில்லை. சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பிரயாணம் செய்கின்ற பஸ்களின் நிலைமையைப்பற்றி நான் எடுத்துச் சொன்னதை ஆளும் கட்சி மெம்பர்கள் ஆட்சேபிக்கமாட்டார்கள் என்று தான் நினைக்கிறேன். இந்த அசௌகரியம் எல்லோருக்கும் இருக்கிறது. இதை நன்றாகக் கவனித்து, அவைகளையெல்லாம் நல்ல முறையில் துடைத்து, கழுவி பாதுகாக்கும்படிச் செய்யவேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஒரு பஸ்ஸை கடனுக்கு வாங்கி, அதிலிருந்து சம்பாதித்து கிட்டத்தட்ட 20, 30 பஸ்களுக்கு முதலாளியாகி அதிலிருந்து கோடிசு வராக இருக்கிறவர்களை நாம் நன்றாகப் பார்க்கிறோம். இத்தனை அதிகமான பஸ்களை சர்க்கார் வைத்து நடத்தியும் வருமானம் குறைவாக இருக்கிறது என்பதைத்தான் எடுத்துச் சொல்லவேண்டியிருக்கிறது. அதையும் நன்றாக கவனித்து, நல்ல முறையில் லாபம் வரக்கூடிய நிலையை ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அரசாங்க பஸ்களில் வேலை செய்யும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் ஆகியோர்களுக்கு மற்ற கம்பெனிகளில் கிடைக்கின்ற அளவுக்கு சம்பளம், படி, போனஸ் கிடைக்கவில்லை என்று குறை கூறுகிறார்கள். அதையும் நல்லமுறையில் கவனித்து அவர்களுக்கு தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் கொடுக்கின்ற சலுகைகளுக்கு மேல் சலுகையை ஏற்படுத்தி கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நடத்துகின்ற பஸ்களில் வேலை செய்யும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் குறைகள் தீர்க்கப்படாமல் இருந்தால், அவைகளை அரசாங்கம் தீர்ப்பதற்கு எவ்வளவு நல்ல முறையில் ஏற்பாடுகள் செய்கிறதோ அதைப்போல் அரசாங்க பஸ்களில் வேலை செய்கின்ற டிரைவர் கண்டக்டர்களுடைய நிலையையும் உயர்த்துவதற்கு, அவர்கள் குறைகளை தீர்ப்பதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். குறிப்பாக, அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

* திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, தேசியமயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறை மான்யங்களை ஆதரிக்கிறேன். போக்கு வரத்துத் துறையில் இந்த ராஜ்யத்தில்

20th July 1962] [திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

நாம் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிற பொறுப்பு ஒரு புதிய நல்ல முயற்சி. இதில் ஏற்படக்கூடிய வளர்ச்சி வெறும் லாப நோக்குடன் கூடியதாக இருக்கமுடியாது. இதர தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் லாப நோக்கு ஒன்றையே அடிப்படையாகக் கொண்டு லாபம் பெறுவதில் கவனம் செலுத்தியிருந்தாலும் இருக்கலாம். ஆனால், சென்னை ராஜ்யத்தில், அதுவும் குறிப்பாக சென்னை நகரத்தில் கடந்த பல வருஷங்களுக்கு முன்பு எளியவர்கள், பொதுமக்கள், சாதாரண ஜனங்கள் நம்பியிருந்த ஒரு பெரிய வாகனம் டிராம் போக்குவரத்து. டிராம் போக்குவரத்து நின்றதினால் ஏற்பட்ட சங்கடங்களை சரியான முறையில் அகற்றி, அந்த இடங்களில் இயல்பாக இருக்கக்கூடிய வசதிக் குறைவுகளையெல்லாம் மாற்றி, சீர்திருத்தம் செய்ய எடுத்துக்கொண்ட முயற்சியும், அகலப்படுத்த முடியாத இடங்களில்கூட இதைப்போல தேசியப் போக்குவரத்தைக் கொண்டுவர நமது அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டுள்ள முயற்சியும் மிகவும் பாராட்டக்கூடியவை. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்துள்ள புள்ளிவிவர அடிப்படையில் பார்த்தால்கூட பிரயாணிகளின் வசதிக் காக 5 சதவீதம் உதவித் தொகை கொடுத்து வந்ததை, இப்பொழுது 10 சதவீதமாக மாற்றி இருக்கக்கூடியது ஒரு நல்ல முயற்சி. அதில் எல்லா விதமான வசதிகளும் அடங்கியிருக்கின்றன. தண்ணீர் வசதி, 'குளோக் ரூம் பெஸிலிடிஸ்' 'Fan' முதலிய வசதிகளெல்லாம் அதில் செய்து கொடுக்க முடியும். அதே நேரத்தில் போக்கு வரத்துத் துறை ஊழியர்களுக்காக ரூ. 15 லட்சம் ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். மேலும் பல நூற்றுக் கணக்கான வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்க வசதி வாய்ப்பு ஏற்படுத்தியிருப்பதும் பாராட்டுதலுக்குரிய காரியங்கள் ஆகும். கடந்த இரண்டு வருஷ காலத்தில் மாத்திரம் 200-க்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் புதியதாக ஒடுகின்றன என்பது சென்னை நகரத்து மக்களுக்கு மகிழ்ச்சி தரவேண்டிய செய்தி ஆகும். அதேபோல இந்த ஆண்டில் கூட ஏறக்குறைய 50-க்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் புதியதாகப் போடுவதற்கு வசதி செய்யப்பட்டிருப்பதும் நல்ல செய்தியாகும். 160-க்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் புதியதாகவே இந்த ரோடுகளில் இறக்குவதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி எடுத்துக் கொண்டிருப்பதை இந்தத் துறையிலே நாம் காண்கிறோம். அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்த புள்ளிவிவரப்படி 'டெக்னிகல் ஸ்டாப்' கடந்த 2 ஆண்டுகளில் ஏறக்குறைய 600 பேர்கள் அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், 'டிராபிக் ஸ்டாப்' 116 பேர்கள் தான்--116 என்று நினைக்கிறேன்--அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். இதில் 'ப்ரபோர்ஷன்' என்ன? 'டெக்னிகல் ஸ்டாப்' 600 பேர்கள் அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கும் நிலைமையில், 'டிராபிக் ஸ்டாப்' மாத்திரம் இவ்வளவு குறுகிய அளவுக்குத்தான் அதிகப்படுத்தப்படுவதற்கான காரண காரியங்களை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்குவார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

இன்றையதினம் இந்த மானியம் விவாதத்திற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படுமென்று தெரிந்து, நேற்றைய தினம் சென்னையில் 10-00 a.m. நடந்த சம்பவங்களை நான் மனதில் கொண்டு வராமல் இருக்க

[திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்] [20th July 1962]

முடியாது. இந்த மன்றத்தில் எதிர்க் கட்சியாக இருக்கின்ற திராவிட முன்னேற்றக் கட்சி சாத்வீக மறியல் என்ற போர்வையின்கீழ் நேற்று நடத்தியிருக்கக்கூடிய சம்பவங்களின் காரணமாக இந்த ராஜ்யத்தின் சொத்து, நாட்டுப் பொது மக்களின் சொத்து பல்லாயிரக்கணக்கான ரூபாய் அளவு நஷ்டப்பட்டிருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்த தகவல்களிலிருந்தும், நான் கேள்விப்படுகிற விவரங்களிலிருந்தும், இது வேண்டுமென்றே திட்டமிட்டு நடத்திய சதிச் செயல் என்பதில் சந்தேகமில்லை. பல தெருக்களிலே சிதறிக் கிடக்கும் கல் குவியல்களைப் பார்க்கும்பொழுது, மற்ற காட்சிகளையும் பார்க்கும்பொழுது, இது வேண்டுமென்றே ஒரு சதித் திட்டமாக உருவாக்கப்பட்டு, சாத்வீக மறியல் என்ற போர்வையில், இந்த மாதிரித் தீய காரியங்கள் நடந்திருக்கின்றன என்பதை நான் அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இது நமது நாட்டிற்கு ஏற்பட்டிருக்கக் கூடிய ஒரு பெரு நஷ்டம், நம் நாட்டு மக்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கக் கூடிய ஒரு பெரும் நஷ்டம். சென்ற காலத்தில் இந்த தரப்பில் இருக்கக்கூடியவர்கள் தேசியப் போராட்டங்களில் கலந்து கொண்டதையும் இதையும் ஒப்பிட்டு பார்க்கும் பொழுது, நேற்றையதினம் நடந்த நிகழ்ச்சிகள் ஒரு பாவனையாக நடத்தப்படும் முறையிலே “கான் மயிலாடக் கண்டிருந்த வான் கோழி” என்ற பாடல் என் நினைவுக்கு வந்தது. “கல்லாதான் கற்ற கவி” என்பதற்குப் பதிலாக “பொல்லாதான் போகும் போக்கு” என்று மாற்றி அமைத்துக்கொண்டால், எந்த அளவுக்கு அமையுமோ, அதைப் போன்றுதான் அதற்கும் இதற்கும் சம்பந்தம் இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நேற்றையதினம் பல தெருக்களிலே பஸ்கள் மீது கற்களோடு மாத்திரமல்லாமல், கம்புகளும், குண்டாந்தடிகளும் வீசப்பட்டு பெருந்த தேசம் ஏற்பட்டிருப்பதைப் பார்க்கும்பொழுது, இந்தச் சதித் திட்டத்திற்கு யார் காரணமாக இருந்தார்களோ, எந்தக் கட்சி இந்த தேசிய நஷ்டத்திற்குக் காரணமாக இருந்ததோ, அவர்கள் இந்த தேசிய நஷ்டத்திற்கு உத்தரவாதம் செய்தாக வேண்டும். ஆகவே அமைச்சரவை அவர்களிடமிருந்து அவர்களின் மத்திய ஸ்தாபனத்திலிருந்து தகுந்த நஷ்ட ஈடு கோர வேண்டும் என்று இந்த ராஜ்ய மக்களின் பெயரால் நான் வேண்டிக் கொள்கிறேன். இன்றைய தினம் எத்தனையோ காரணங்கள் ஒரு புறம் இருந்தபோதிலும் கல்லால் அடித்தவர்களை மக்கள் சொல்லால், வாக்கால் அடிக்கும் காலம் சமீபத்தில் வரும். எல்லா நற் பெயர்களுக்கும் இலாயக்காக இருக்கக்கூடிய சென்னை மக்கள் இதை மறந்து விட மாட்டார்கள். கடந்த காலத்திலும் கூட இது போன்ற சம்பவங்கள் இந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் பெயரால் நடந்திருக்கின்றன. நேற்றைய தினம் அவர்கள் மறியல் நடத்திச் செய்யவிருந்த திருவிளையாடல் நாடகத்தை முன்கூட்டியே எதிர் பார்த்து கனம் அமைச்சர் அவர்கள் எல்லா பங்களிலும் போலீஸ்காரர்கள் போட்டு வசதி செய்து கொடுத்திருக்கலாம். சென்னை கலெக்டர் ஆபீசில் கூடியிருந்த கூட்டம், எண்ணற்ற பஸ்கள் இருந்த பாரீஸ் கார்னர், லா காலேஜ் பகுதி

20th July 1962] [திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

களுக்கு வந்து, அங்கும் அவர்களுடைய திருவிளையாடல்களை நடத்த எத்தனிக்கலாம் என்பதை உணர்ந்து அதற்கு தக்க விதத்தில் அங்கே போலீஸ் பந்தோபஸ்து இருந்ததா என்பதை எல்லாம் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலனை செய்து, மக்களுக்குத் தகுந்த பதில் சொல்லவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அமைச்சர் அவர்கள் வேறு சில விவரங்களையும் கொடுத்தார்கள். இதுவரையில் 7 நயா பைசா முதல் 31 நயா பைசா வரையில் இருக்கும் 9 ஸ்டேஜ்களை மாற்றியமைத்து, 5 ஸ்டேஜ்களாக ஆக்குவதின் மூலம் குறித்த காலத்தில் பஸ்கள் கிடைக்கும் வசதிகளை மக்கள் பெறலாமென்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஐந்து ஸ்டேஜ்களுக்குப் பதிலாக ஆறு ஸ்டேஜ்களாக, அதாவது 5, 10, 15, 20; 25; 30; நயா பைசா என்று வைத்தால் என்ன நஷ்டம் ஏற்படுமென்று தெரியவில்லை.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : எதற்காக நாம் இதைச் செய்கிறோம் என்று சொன்னால், பணத்திற்காக அல்ல. குறுகிய ஸ்டேஜ்களாக இருந்தால், டிக்கட்டுகள் கொடுப்பதிலே 5 நிமிஷங்கள் காலதாமதம் ஆகிறது. லாங் ஸ்டேஜ்களாக இருந்தால் டிக்கட்டுகள் கொடுப்பதற்கு சுலபமாக இருக்கும். பஸ்களும் வேகமாகப் போகும்.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : நான் சொல்ல விரும்புவது என்னவென்றால், 5—7, 10—15 நயாபைசா; ஆகிய இந்த இரண்டு ஸ்டேஜ்களிலிருப்பவர்கள் அதிகக் கட்டணம் செலுத்தவேண்டி வரும். மேலும் பிரயாணிகள் ஏறக்குறைய நாற்பது சதவிகிதத்தினர் குறைந்த தூரம் பிரயாணம் செய்கிறார்கள் என்பதையும் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படி குறைந்த தூரம் போகிறவர்கள் மாறி மாறி வெவ்வேறு பஸ்களில் செல்லும்பொழுது எத்தனையோ தடவைகள் இந்த அதிகமான கட்டணத்தைச் செலுத்த வேண்டி வரலாம். ஒருகால் சில்லரை கொடுப்பதில் கஷ்டம் இருக்கிறது என்று சொன்னால், முதல் ஸ்டேஜை ஏழு நயா பைசாவாகவும், மற்ற ஸ்டேஜ்களை 10, 15, 20, 25 என்று அமைக்கக்கூடிய அளவுக்கு 5 ஸ்டேஜ்களை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இம்மாதிரி 5 ஸ்டேஜ்களை வைத்து இந்த சிரமங்களைப் போக்க முடியும் என்று நான் நினைக்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையிலும் பொது மக்களுக்கு கூடுமான வரையில் எல்லாவித வசதிகளும் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன என்று சொன்னாலும்கூட, இன்றைய தினம் சில பஸ்கள் சிற்சில ஸ்டாப்புகளில் மாத்திரம் நின்று போகக்கூடிய வசதிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன, அப்படி 'எஸ்.எஸ்.எஸ்.' என்று சொல்லக்கூடிய பஸ்கள் பஸ் ஷெட்டுகளுக்கு திரும்பிச் செல்லும்பொழுது, காலை நேரத்திலும் சரி, இரவு நேரத்திலும் சரி, மவுண்ட் ரோடு வரையிலுமாவது பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லலாம். திரும்பி, ஷெட்டிற்கு

[திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்] [20th July 1962]

செல்லும்பொழுது பஸ்கள் யாரையும் ஏற்றிச் செல்வது இல்லை. குறிப்பாக இரவு நேரங்களிலே 9 மணியிலிருந்து 11 மணி வரை மக்கள் தியேட்டர்களிலிருந்தும், பீச் போன்ற மற்ற இடங்களிலிருந்தும் திரும்ப வேண்டியிருக்கிறது. சென்னை போன்ற பெரிய நகரங்களில் இரவு ஒன்பது மணி முதல் 11 மணி வரை பிரயாணிகளுக்கு சிரமங்கள் இருக்கின்றன என்பதை நான் பார்த்திருக்கிறேன். ஆகவே ஒரு ஸ்பெஷல் அதிகாரி போட்டு; இரவு நேரங்களில் எந்தப் பகுதியிலே கூட்டம் அதிகமாக இருக்கிறதோ அந்த இடங்களுக்கு உடனுக்குடன் பஸ் வசதிகள் செய்து கொடுக்க முடியுமா என்பதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். மேலும் ஸ்பெயர் பஸ்கள் செல்லும்பொழுது, அவைகள் எங்கிருந்து எங்கு போகின்றன என்ற விவரங்கள் காணப்படுவதில்லை. அத்தகைய விவரங்களை கொடுப்பதிலே என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது என்பதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பல பஸ்களிலே பல நாட்களுக்கு முன் எழுதப்பட்ட காரணத்தால் ரூட் நம்பர் எந்த இடத்திலிருந்து எந்த இடத்திற்குப் போகிறது என்ற விவரங்கள் தெரிவாக இல்லை. பார்த்த பார்வையிலேயே இந்த விவரங்கள் தெரிந்து கொள்வதற்கு வழிவகை செய்யவேண்டும். குறிப்பாக, வெளியூரிலிருந்து சென்னைக்கு வரும் பிரயாணிகள் இவைகளைத் தெரிந்து கொள்வதிலே சிரமம் இருக்கிறது என்று தெரிவித்து கொள்கிறேன்.

அரசாங்கம் பல இடங்களுக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடுகிறார்கள். இது ஒரு நல்ல முயற்சி. சென்னையிலிருந்து திருச்சி வரையிலும், திருச்சியிலிருந்து திருநெல்வேலி கன்யாகுமரி ஆகிய இடங்களுக்குச் செல்லும்பொழுது திருச்சியிலே 1 மணி அல்லது இரண்டு மணி நேரம் தாமதமாகிறது. நேராகவே சென்னையிலிருந்து திருநெல்வேலி, கன்யாகுமரி போன்ற இடங்களுக்கு டிக்கட் கொடுத்து, திருச்சியிலே மாறும்பொழுது, உடனே அடுத்த பஸ்ஸில் ஏறுவதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் நேரடிப் பிரயாணிகளுக்கு இருக்கும் சிரமங்களைத் தவிர்க்கலாம். ஆகவே நேராகச் செல்லக் கூடிய பிரயாணிகளைப் பொறுத்த வரையில், சென்னையிலிருந்து புறப்படுகிற பொழுதும், அதே மாதிரி அந்த இடங்களிலிருந்து புறப்படும் பொழுதும் இடங்களை ரிசர்வ் செய்ய முடியுமா என்பதைப் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, திருச்செந்தூரிலிருந்து திருநெல்வேலி வழியாக கன்னியாகுமரி வரை நேரடியாக பஸ் வசதிகள் செய்து கொடுப்பதிலே ஏதாவது கஷ்டம் இருக்கிறதா என்பதைப் பரிசீலிக்க வேண்டும். மேலும் வெளியூர்களில் இருந்து சென்னைக்கு வருகிற சட்ட சபை அங்கத்தினர்களின் சௌகரியத்தை முன் வைத்தும் மற்றவர்கள் வசதிக்காகவும் எக்மோர் ஸ்டேஷன், சென்டிரல் ஸ்டேஷன், ஆகிய இடங்களிலிருந்து நேரடியாக சட்ட சபை அங்கத்தினர்கள் ஹாஸ்டல் வழியாக, ரெலின்யூ போர்டு வழியாக, இங்கே செக்ரட்டேரியட்டுக்கு வருவதற்கு வழி செய்ய முடியுமா என்பதை கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனக்கு கிடைத்திருக்கக் கூடிய தகவல்களிலிருந்து

20th July 1962] [திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

இப்பொழுது 53-வது நம்பர் ரூட்டில் அதாவது அமிஞ்சிக்கரை வழியாக பூந்தமல்லிக்குச் செல்லும் ரூட்டில் இன்றைய தினம் 5 பஸ்கள்தான் செல்வதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். இடையிலே இருக்கக் கூடியவர்களுக்கு அதிகமான வசதிகள் இல்லை. இதைத் தவிர்ப்பதற்கு இன்னும் சில சர்க்கார் பஸ்களை விடமுடியுமா என்பதைப் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இரவு நேரங்களிலே அதாவது சுமார் 9 அல்லது 9½ மணிக்கு மேல் பஸ்கள் எல்லை மீறி தலை தெறிக்கும் வேகத்தில் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. இவைகளில் பிரயாணம் செய்கிறவர்கள் அதிகமாக, அளவிற்கு மீறி இருக்கிறார்கள். அவர்களில் சிலர் ஏதாவது ஒரு ஸ்டாப்பில் இறங்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அதிலே இறக்கி விடாமல், தற்கு அடுத்த ஸ்டாப்பில் இறங்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. வேலை நேரம் முடியப் போகிறது என்ற காரணத்தினாலே இப்படி பஸ்களை ஓட்டி வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. கடைசியாக பஸ்கள் ஷெட்டுக்கு திரும்பும்போது மவுண்ட் ரோடு வரையிலுமாவது அல்லது ஷெட் வசையிலும் கூட ஆர அமா பிரயானிகளை ஏற்றிச் செல்வதிலே என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது என்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு வேண்டிய நல்ல முயற்சிகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். இந்தத் துறை மேலும் விஸ்தரிக்கக் கூடிய அளவில் எல்லா நடவடிக்கைகளையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கேட்டுக் கொண்டதுபோல் மக்கள் ஒத்துழைப்பும் வேண்டும். பொதுத் துறையில் இருப்பதால் இதை மக்கள்சொத்து என்று கருத வேண்டும். இதை, பொது உடமையாகக் கருத வேண்டும். ஆகவே இந்தத் துறையை மேலும் மேலும் விஸ்தரித்து நாட்டு மக்களுக்கு வேண்டிய எல்லா வசதிகளையும் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். மக்களும் நல்ல முறையில் நடந்து கொள்ள வேண்டும். அப்படி நடந்து கொண்டால் இதை நல்ல முறையில் நடத்த முடியும் என்று சொல்லிக் கொண்டு இந்த மானியத்தை நான் ஆதரிக்கிறேன்.

* திரு. கி. நாராயணசாமி பிள்ளை : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த 1962-63-ம் ஆண்டுக்கான மோட்டார் போக்குவரத்து திட்டங்களின் கோரிக்கையை ஒட்டி சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆதைப்படுகிறேன். ஏற்கெனவே நமது நகரத்தில் போக்குவரத்துக்கு டிராம் சர்வீஸ் இருந்தது. அந்தக் காலத்தில் போக்குவரத்திற்கு எந்த விதமான நெருக்கடியும் இல்லை. அது திடீரென்று நின்று போய் விட்டது. அந்த சமயத்தில் பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொண்டார்கள். அப்பொழுது பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கி போக்குவரத்தை எடுத்து நடத்தினார்கள். அதனால் மக்களுக்கு நல்ல சௌகரியம் ஏற்பட்டது. அதற்காகத்தான் பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக் கொண்டார்களே யொழிய லாபத்தைக் கருதி பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. பிரயானிகளுடைய சௌகரியத்தை கருதித்தான் அதை எடுத்துக்கொண்டார்கள். லாபம்

[திரு. கி. நாராயணசாமி பிள்ளை] [20th July 1962]

சம்பாதிக்க வேண்டும் என்ற முறையில் அல்ல. அந்த முறையில் அதை எடுத்துக் கொண்டு அதை நல்ல முறையில் நடத்தி வருகிறார்கள். அப்படி எடுத்துக்கொண்ட பிறகு அடையாறு, வடபழனி, தியாகராசநகர் முதலிய இடங்களிலும் இன்னும் மற்ற இடங்களிலும் பஸ் ஸ்டாண்டுகளைக் கட்டி இருக்கிறார்கள். மற்றும் பிரயாணிகள் தங்குவதற்கும் ஷெல்டர்கள் கட்டியிருக்கிறார்கள். அதைப் பாராட்டவேண்டியதுதான். அத்துடன் சில இடங்களில் சிறுநீர் கழிப்பதற்குக் கூட வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதையும் பாராட்டவேண்டியதுதான். அதேமாதிரியாக எல்லா இடங்களிலும் கட்டிக்கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதைத் தவிர அநேக இடங்களில் ஷெல்டர்கள் கட்டியிருக்கிறார்கள். அவ்வாறு ஒவ்வொரு இடத்திலும் பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு என்று ஷெல்டர்களைக் கட்டவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். சென்னை நகரத்தில் செல்லக்கூடிய பஸ்கள் எல்லாம் எல்லோருக்கும் சௌகரியமாக இருக்கிறது, நன்மையாகவும் இருக்கிறது. சில இடங்களில் பஸ் ஸ்டாண்டுகளைக் கட்டி அங்கேயே பிரயாணிகளுக்கு வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைப்போலவே எல்லா இடங்களிலும் செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். ரயில்வே ஸ்டேஷன்களில் எப்படி டிக்கட் கொடுப்பதற்கு வசதி செய்து கொடுத்திருக்கிறார்களோ அதைப்போலவே இங்கும் டிக்கட்டுகள் வாங்கிக் கொள்வதற்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இப்பொழுது சென்னையிலிருந்து எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடுகிறார்கள். சென்னையிலிருந்து தஞ்சைக்கு செல்லுகிறது. அது நெய்வேலி விருத்தாசலம் வழியாகச் செல்லுகிறது. அதனால் பல இடங்களில் பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு வேண்டிய ஷெல்டர்கள் கட்டிக் கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். மற்றும் குடி தண்ணீர் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். அத்துடன் சென்னையிலிருந்து திருச்சி செல்லக் கூடிய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் உளுந்துர் பேட்டை, விருதாசலம் வழியாகச் செல்ல வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அதே போன்று பிரயாணிகளுக்கு வசதிகள் செய்து கொடுப்பது போல் பஸ் போக்குவரத்தில் வேலை செய்யக்கூடிய பணியாட்களுக்கும் வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அங்கு வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு சர்க்கார் லட்சக் கணக்கில் செலவு செய்து வீடுகளைக் கட்டிக்கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவர்களுக்கு நல்ல உடைகளைக் கொடுக்கும்படியாகவும் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இப்பொழுது கொடுக்கப்படுகிற உடைகளை அதிகப்படுத்தவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த உடைகளை சலவை செய்வதற்கும் பணம் கொடுக்கிறார்கள். அந்தத் தொகையையும் அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அங்கு வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளுக்கு படிப்புச் சலுகைகள் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

20th July 1962] [திரு. கி. நாராயணசாமி பிள்ளை]

அதைப் பாராட்டவேண்டியது தான். அதைப் போலவே அவர்களிடையே கூட்டுறவு இயக்கத்தையும் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதே மாதிரி அங்குள்ள தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு ரிக்கிரியேஷன் க்ளப், அவர்களுடைய குழந்தைகளுக்கு விளையாட்டு மைதானம் முதலியவைகளை அமைத்துக்கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இப்படி அவர்களுக்கு பல நல்ல காரியங்களைச் செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஆக, நல்ல முறையில் நமது சர்க்கார் போக்குவரத்து நடந்து வருகிறது. இப்பொழுது அநேகம் நெடுத்தர ரூட்டுகளில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடுகிறார்கள். அதைப்போலவே எல்லா ரூட்டுகளுக்கும் அதை விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அந்த முறையில் அதை அபிவிருத்தி செய்யவேண்டும். அதேபோன்று பொது மக்களும், இது அரசாங்க போக்குவரத்து என்று கருதி அதை நல்லமுறையில் பாதுகாக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். உதாரணமாக தேற்று காலையில் நடந்த சம்பவத்தைப் பார்த்து நான் வருத்தப்படுகிறேன். எதிர்க்கட்சிக்காரர்களாகிய திராவிட முன்னேற்றக் கட்சி இதைப் போன்ற நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடக் கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். எனக்கு பேசுவதற்கு இந்த வாய்ப்பைக் கொடுத்த கனம் சபாநாயகர் அவர்களுக்கு என் வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொண்டு முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். வணக்கம்.

(கனம் உதவி சபாநாயகர் தலைமை)

* திரு. ர. ஜீவரத்தினம்: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, நமது போக்குவரத்து இலாக்கா அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள இந்த இலாக்கா மானியக் கோரிக்கையின் மீது சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாகாணத்தில் சர்க்கார் போக்குவரத்து இலாக்கா மிகவும் நன்றாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த அளவில் அந்த இலாக்காவைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். குறிப்பாக, சென்னை-பங்களூர் செல்லக்கூடிய பஸ்கள் வேலூர் வழியாகச் செல்லுகின்றன. அதற்கு அடுத்தாற்போல் பெங்களூர் செல்லுகிற பஸ் பள்ளி கொண்டான் வழியாகச் செல்லுகிறது. அங்கு ஏராளமான வியாபாரிகள் பெங்களூருக்கும், சென்னைக்கும் வந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே அந்த பஸ்களை பள்ளி கொண்டானில் நிறுத்தி அங்கிருந்து சென்னைக்கும், பெங்களூருக்கும் செல்லக்கூடிய பிரயாணிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அதே போன்று வேலூரிலிருந்து திருச்சிக்கு ஒரு பஸ் செல்லுகிறது. அந்த பஸ் அப்படிப் போவதற்கு சுமார் எட்டு மணி நேரம் என்பது நீண்ட நேரமாக இருப்பதால் அதைக் குறைத்து ஐந்து அல்லது ஆறு மணியளவில் போகும்படியாக மாற்றியமைக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். வேலூரிலிருந்து திருச்சிக்கும், திருச்சியிலிருந்து வேலூருக்கும் அந்த

[திரு. ர. ஜீவரத்தினம்]

[20th July 1962]

அளவில் வந்து சேரும்படியாக ஏற்பாடு செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இப்பொழுது ஒரே ஒரு பஸ்தான் போகிறது. அதை இரண்டு அல்லது மூன்றாக அதிகரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து இலாகாவை அழிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்துடன் சில நண்பர்கள் திட்டமிட்டு வேலை செய்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். அப்படி வேலை செய்து கொண்டிருப்பதாக நமக்கு எல்லோருக்கும் தெரிய வருகிறது. கனம் அங்கத்தினர் செல்வராஜன் அவர்கள் பேசும்போது கூட இதைப்பற்றி குறிப்பிட்டார். என்னுடைய ஜில்லா தலைதகரமாகிய வேலூரில் விலைவாசியைக் குறைக்க வேண்டும் என்று சொல்லி நேற்று திராவிட முன்னேற்றக்கழக உறுப்பினர்கள் போராட்டத்தை நடத்தினார்கள். அந்தப் போராட்டத்தைப்பற்றி சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். அவர்களுடைய குறிக்கோள் எல்லாம் பஸ் போக்குவரத்தை நிறுத்த வேண்டும் என்பதுதான். அவர்களுடைய நோக்கமெல்லாம் பஸ்களின் மீது தான் இருந்தது. பஸ்களின் மீதுதான் ஏராளமான கற்களை வீசினார்கள். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தலைவர் அண்ணாதுரை என்பவர் ஊர்வலம் வந்து கடைசியில் பேசும்போது என்ன சொன்னார் என்றால், “என்னை சர்க்கார் கைது செய்தால் இங்கே இருக்கக்கூடிய இந்த பஸ்கள் எல்லாம் எரி பட வேண்டும்” என்று சொன்னார். அதனுடைய விளக்கம் என்னவென்றால் அவரைக் கைது செய்தால் போலீஸ் வான்கள் முதலியவைகளை கொளுத்த வேண்டும் என்ற முறையில் சொல்லி இருக்கிறார். அதை வெளிப்படையாகச் சொல்லாமல் இப்படிச் சொல்லி இருக்கிறார். அவர் பிரசங்கம் செய்வதற்கு சர்க்கார் அனுமதித்திருக்கிறார்கள். அதன் பிறகு காலை ஒன்பது மணிக்கு அங்கு போக்குவரத்தை தடை செய்ய வேண்டும் என்று ஆங்காங்கே ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. ரோடுகளுக்குக் குறுக்கே காலை ஒன்பது மணிக்கே மரங்களை வெட்டி போட்டு வழியை மறித்து விட்டார்கள். கலெக்டர் கார் வரமுடியாமல் தடுத்து விட்டார்கள். போக்குவரத்தை தடை செய்ய வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் அங்கு கலெக்டர் வரக்கூடிய வழியில் மரங்களை வெட்டிப்போட்டு விட்டார்கள்.

அந்த ஸ்தலத்தில் நம்முடைய பெரிய போலீஸ் அதிகாரி டி.ஐ.ஜி. இருந்தார்கள். திரு. அருள் இருந்தார்கள்.

கனம் உதவி சபாநாயகர் : கனம் அங்கத்தினரை மானியத்தின் மீது பேசும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. ர. ஜீவரத்தினம் : மானியத்தின் மீதுதான் பேசுகிறேன். இப்படி பஸ் போக்குவரத்து தடைபடும்படியாக, சர்க்கார் பஸ்கள் சேதம் அடையும்படியாக பலாத்காரச் செயல்கள் கட்டனிமீது விடப்படுவதற்கு நாம் இடம் கொடுத்துவிட்டால் அந்த பஸ்களில் பிரயாணம் செய்யும் மக்கள் நிலைமை என்ன ஆவது? நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு வருமானம் வருமா? இவற்றில் பிரயாணம் செய்யலாம் என்ற நம்பிக்கை மக்களுக்கு ஏற்படுமா? ஆகவே இது

20th July 1962] [திரு. ர. ஜீவரத்தினம்]

விஷயத்தில் இனிமேல் இப்படி நடை பெறாமல், மக்களுக்கு நம்பிக்கை ஏற்படக்கூடிய வகையில் இவ்விவரங்களைச் சேவை செய்ய வேண்டும் என்பதற்காக குறிப்பிட்டேன். இப்போது வேலூருக்கும் திருச்சிக்கும், திருச்சிக்கும் வேலூருக்கும் பஸ் போகிறது. பத்தேழுக்காலம் மணி பஸ்ஸைக் கூட நேற்று ஆர்பாட்டக்காரர்கள் தடை செய்திருக்கிறார்கள். மக்கள் தைரியமாக நடந்துக் கொண்டு அதனால் தான் மேலே பஸ் போகும்படி அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த ஊரிவிருந்து ஹைகோர்ட் வக்கில் சதாசிவம் வெளியே வந்தபோது அடித்திருக்கிறார்கள். இவையெல்லாம் சென்ற தேர்தலை நினைவில் கொண்டே செய்யப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. இனிமேல் இப்படி பலாத்காரச் செயல்கள் அவிழ்த்து விடப்படாமல் கண்காணித்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. எம். வில்லியம்: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, நமது போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கும் மானியத்தை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். நம் நாடானது இதரத் துறைகளில் முன்னேற்றம் அடைந்து வருகின்றதுபோல போக்குவரத்து துறையிலும் நல்ல முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. நாட்டைத் தொழில் மயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்வது போலவே பஸ் இலாகாவையும் தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்ற எண்ணம் இருக்கிறது. அதுவும் குமரி மாவட்டத்திலும், மதுரைப் பட்டினத்திலும் இப்போது தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. என்னாலும் எல்லாப் பிசுதேசங்களிலும் பஸ் சர்வீஸைத் தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்பது என்னுடைய கோரிக்கை. உடனடியாகச் செய்யாவிட்டாலும் படிப்படியாக அந்தப் பணியில் ஈடுபட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் அங்கு சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடுகிற ரூட்டுகளில் தனி நபர்களுக்கும் அனுமதி வழங்கப் பட்டிருக்கிறது. மேலும் தனியார் பஸ்களுக்கு பீக் அவ்வரில் (Peak Hours) பஸ் ஓட்டுவதற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. சர்க்கார் பஸ்களுக்கு அப்படி இல்லை. இதற்கு காரணம் என்னவென்று தெரியவில்லை. நாகர்கோவில் அந்த மாவட்டத்திற்கே தலைநகராக இருக்கிறது. ஜில்லா கோர்ட், ஜில்லா அரசாங்கக் காரியாலயங்கள், காலேஜ்கள், பாலிடெக்னிக் எல்லாம் நாகர்கோவிலில் இருப்பதால் கிராமங்களிலிருந்து மக்கள் அங்கு போகவேண்டியிருக்கிறது. குறிப்பாக நாகர்கோவிலில் இருந்து ஆலஞ்சோலைக்கும், நாகர்கோவிலில் இருந்து தூற்றாருக்கும் சர்க்காரே பஸ்கள் விடுவது என்று ஏற்கனவே நோட்டிபிகேஷன் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இருந்தும் தனியார் யாரோ ஆட்சேபித்த காரணத்தினால் இன்னமும் அந்த ரூட்டுகள் தேசியமாக்கப்படவில்லை, அவை முக்கியமான ரூட்டுகள் மிகவும் ஜனநெருக்கடியான ரூட்டு உடனடியாக அந்த இரண்டு ரூட்டிலும் சர்க்கார் பஸ்களைப் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. எம். வில்லியம்]

[20th July 1962]

தனியார் துறையில் ஓடும் சில பஸ்கள் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. ஒருசில பஸ்களில் மிக அதிகமாக ஓவர்லோட் ஏற்றுகிறார்கள். சாதாரணமாக தொடிவெட்டி விரிவரை ரூட்டில் திங்கள் கிழமை, செவ்வாய் கிழமை, வியாழக் கிழமை, வெள்ளிக் கிழமை ஆகிய இந்த நாட்களில் 40 பேர்கள் ஏறக் கூடிய வண்டியில் 100, 150 பேர்கள் செம்மறியாடுகளைப் போல ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். இதனால் சர்க்காருக்கும் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே அந்த ரூட்டில் சர்க்கார் அதிகமான பஸ்களை விட வேண்டும். இல்லாவிட்டால் தனியார்களை அதிகம் பஸ்கள் விடச் சொல்லவேண்டும். டிரிப்புகளையாவது அதிகப்படுத்த வேண்டும். மக்களுக்கு இப்படிச் கஷ்டம் இருக்கும்படியாக விட்டு வைக்கக்கூடாது என்று வேண்டிக்கொள்கிறேன். இன்னும் ஒருசில தனி நபர்கள் நடத்துகின்ற ஸ்தாபனங்களில் தொழிலாளர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அவர்களுக்குச் சரியான முறையில் சம்பளம் கொடுக்கப்படுவதில்லை. ஒருவிதமான வசதியும் அளிக்கப்படவில்லை. இவ்வண்ணமாகத் தொழிலாளர்கள் கஷ்டப் பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இவ்விஷயத்தை யும் கவனித்து தொழிலாளர்களுக்குள்ள கஷ்டத்தை நிவர்த்தி செய்ய முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. க. ர. நல்லசிவம் : மதிப்பிற்குரிய உதவிசபாநாயகர் அவர்களே, மதிப்பிற்குரிய கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லும் போது ராஜ்ய சர்க்காரிடத்திலே 700 பஸ்கள் இருக்கின்றன. அவற்றுக்குச் சொந்தக்காரராகத் தாம் விளங்குவதாகச் சொன்னார்கள். உண்மையில், வருகிற ஐந்து ஆண்டு காலத்திற்குள்ளாக 5,000 சர்க்கார் பஸ்களை ஒட்டக்கூடிய ஒரு பெரிய பஸ் ஆப்பரேட்டராக அவர்கள் விளங்கவேண்டுமென்று வாழ்த்தி, அடுத்தபடியாக என் வார்த்தையைச் சொல்லவிரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு ராஜ்ய அரசாங்கம் நடத்தக்கூடிய பஸ் போக்குவரத்தில் சென்னை நகரத்தில் தான் அதிகமான பஸ்கள் ஓடுகின்றன. பொதுவாக வியாபாரக் கண்ணோட்டத்தோடு பார்க்கும் போது இந்த 700 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு 15 லட்சம் ரூபாய் தானே லாபம் கிடைக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அதிலும் தான் ஒன்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். நகர பஸ் போக்குவரத்து என்று சொல்லும்போது அதில் அதிகப்படியான லாபம் வராது. நீண்ட தூர பஸ் போக்குவரத்து தான் அதிகப்படியான லாபத்தைத் தேடித் தரக்கூடியது என்பது நம் எல்லோருக்கும் தெரிந்த உண்மை. ஆகவேதான் சர்க்கார் இப்போது 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை எடுத்துக்கொள்வது என்று முடிவு செய்திருப்பதற்குப் பதிலாக 80 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை எல்லாம் சர்க்காரே எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று நான் யோசனை கூற விரும்புகிறேன். அதுதான் அதிகமாக லாபம் வருவதற்கும் வழி. தேசியமாக்கப்படுவதன் மூலம் கட்டுப்படியாகாது என்ற வாதத்தையும் தகர்த்தெறியும். மக்களுக்கும் அதிகமான வசதியைக் கொடுக்கும். சர்க்கார் வைத்திருக்கும்

20th July 1962]

[திரு. க. ர. நல்லசிவம்]

பஸ்கள் சரியாக இல்லை என்று என்னிடத்தில் சொன்னார்கள். ஏதோ ஒருசில ஆடம்பரமான பஸ்களை தனியார் வைத்திருப்பதைப் பார்த்துவிட்டு இந்தத் தன்மையைப் புரிந்து கொள்ள முடியாது. நான் சமீபத்தில் சேலம் போகும்படியான சந்தர்ப்பம் கிடைத்தது. சர்க்கார் பஸ்ஸில்தான் சென்றேன். அது மோசமானதாகவோ, வசதி குறைவானதாகவோ படவில்லை. ரயிலில் படுகிற அவஸ்தையைப் பார்க்கும்போது சர்க்கார் இப்படி எல்லா இடங்களுக்கும் பஸ்கள் விடலாமே என்றுதான் அப்போது எனக்குத் தோன்றியது. எல்லா பஸ்களையும் சர்க்கார் உடனடியாக எடுத்துக்கொள்ள முடியாவிட்டாலும் சிறிது காலம் சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்ட ரூட்களைத் தவிர மற்றவற்றை கூட்டுறவு சங்கங்களுக்கு கொடுக்கலாம். அவர்களுக்கு ஊக்கம் கொடுத்து நீண்டதூர பஸ்களை விடச் செய்யலாம். குறிப்பாக, 120 மைல்களுக்கு மேல் என்றிருப்பதை 80 மைல்களுக்கு மேல் என்று வைத்து எல்லா ரூட்களையும் எடுத்துக்கொள்வதோடு படிப்படியாக 40 மைல், 20 மைல் என்று குறைந்த தூர பஸ்களையும் கூட தேசிய மயமாக்கிவிடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது சர்க்கார் துறையிலிருக்கும் பஸ் தொழிலாளிகள் தங்களுடைய அலவன்ஸைப்பற்றிக் கிளர்ச்சி செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஒட்டுமொத்தமாக ரூபாய் 1.50 ந.பை. தினசரி பாட்டா தங்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கோருகிறார்கள். கொஞ்ச நேரத்திற்கு முன்னால் பேசிய அமைச்சர் அவர்கள், “இது பொதுச் சொத்து, நாமெல்லோரும் நல்ல முறையில் சேவை செய்ய வேண்டும், பொதுச் சொத்தை நல்ல முறையில் எல்லோரும் பாதுகாக்கவேண்டும் என்ற மனோபாவம் இருக்கவேண்டும்” என்று சொன்னார்கள். அவர் சொல்லியதை நானும் ஒப்புக்கொள்கிறேன். ஆனால் தொழிலாளர்களுக்கும் இன்னும் கொஞ்சம் நியாயமான அளவு பாட்டா கொடுத்தால்தான் வசதியாக இருக்கும். அப்பொழுதுதான், ‘நம்முடைய சொத்து, தேசிய சொத்து; இதைக் காப்பாற்றவேண்டிய பொறுப்பு நமக்கு உண்டு’ என்று எண்ணுவதற்கு வசதியாக இருக்கும். அவர்கள் கோருகிற ரூபாய் 1.50 தினசரிப் படியைக் கொடுக்க முயற்சி செய்யவேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இந்த நகரத்திலுள்ள எந்த பஸ்ஸிலாவது இப்படி பாட்டா கொடுக்கிறார்களா என்று கனம் அங்கத்தினர் சொல்லட்டும்) மீதியுள்ள பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு, அரசாங்க பஸ் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுப்பதைவிட அதிகமாக சம்பளம் இருப்பதாக எனக்குத் தெரியாது. தனியார் நடத்தும் சில பஸ்களில் பாட்டா அதிகம் கிடைக்கிறது என்று நான் நினைக்கிறேன். அதுபற்றி எனக்குத் தெரிவாகத் தெரியாது. அது மட்டுமல்ல. பாட்டாவுக்குப் பதிலாக இன்னும் கொஞ்சம் எடுத்துக்கொள்வதற்குக் கூட சந்தர்ப்பம் இருக்கிறது என்று நான் நினைக்கிறேன். (சிரிப்பு) அதைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை. அந்த அளவு அவர்கள் தங்களுடைய வசதியைப் பெருக்கிக் கொள்ளுகிறார்கள்.

10-30
a.m.

[திரு. க. ர. நல்லசிவம்]

[20th July 1962]

கார் ஓட்டிப் பயிற்சிப் பள்ளிகள் (ட்ரைவர்ஸ் ட்ரெயினிங் ஸ்கூல்ஸ்) ட்ரான்ஸ்போர்ட் இலாக்காவுக்கு மாத்திரமல்லாமல், நமது ராஜ்யத்தில் இரண்டு மூன்று பகுதிகளில் சர்க்காராலேயே ஆரம்பித்து நடத்தப்படுவது நல்லது. இப்பொழுது சில நனி நபர்கள் இம்மாதிரி பயிற்சிப் பள்ளிகள் நடத்துகிறார்கள். அவர்கள் ஏதோ இரண்டு அல்லது மூன்று மாதங்களில் பயிற்சி அளிப்பதற்கு ரூபாய் 100 முதல் ரூபாய் 200 வரை வாங்கிக்கொண்டு அரை குறையாகக் கூட பயிற்சி அளித்து வெளியிலே அனுப்பிவிடுகிறார்கள். அப்படிப்பட்டவர்கள் போக்குவரத்து சாதனங்களை ஓட்டுவதன் காரணமாக விபத்துக்கள் (ஆக்ஸிடென்ட்ஸ்) அனேக இடங்களில் ஏற்பட்டு விடுகின்றன. விபத்துக்கள் ஏற்படுவதைக் கூடியவரையில் தடுக்கவேண்டுமானால், சர்க்காரே மூன்று அல்லது ஆறு மாத காலத்திற்குப் பயிற்சி அளிக்கக்கூடிய வகையில், கார் ஓட்டிப் பயிற்சி பள்ளிகளை கோயம்புத்தூர், மதுரை, திருச்சி போன்ற இடங்களில் வைப்பது நல்லது என்ற யோசனையைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்தை சர்க்கார் எடுத்து நடத்துவதைப் பொறுத்த வரையிலும் நிச்சயமாக இதை இன்னும் நல்ல முறையில் விஸ்தரித்தால், லாபத்தை அதிகமாகக் காட்ட முடியும். ராஜ்ய சர்க்காருடைய வருமானத்தை மேலும் பெருக்க வேண்டுமானால், 80 மைலுக்கு மேல் உள்ள பஸ் ஸ்டாக்களை எடுத்து நடத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

SRI K. S. G. HAJA SHERIFF : Mr. Deputy Speaker, Sir, I rise to speak in support of the Demand made by the Hon. Minister for Transport. At the outset I must congratulate the Hon. Minister, the officers and others connected with this public concern on their having done extremely well. I have seen the condition of the buses in almost every metropolitan city in our country. I am glad to say without any fear of contradiction that the condition of the buses in this metropolitan city and also that of the buses running in our mofussil are by far more superior and better than the condition of buses running in cities and town in other States. A few years ago when I was in a metropolitan city I particularly noticed that the buses were in a very deplorable condition. I enquired a high official of the State whether the buses would have seen water for the last two or three weeks. That was the condition of the buses in those places.

All the same I would like to make some suggestions on this subject. We are now running long-distance buses during particular hours, once or twice daily. In view of the difficulty experienced in getting seats in these buses, I would like the frequency of these buses, especially those plying long-distance, to be increased. We should also organise night services to these places. I know there will be some little difficulty in organising night services but

20th July 1962] [Sri K. S. G. Haja Sheriff]

I do not think the difficulties will be such which could not be overcome. I make this suggestion with an amount of knowledge because there is so much of rush and there is so much of difficulty in obtaining seats in these buses. So, on this occasion if the transport of our State can undertake these ventures, I am sure they could ease the situation to a considerable extent. It cannot be said that we will be entering into competition either with the railway or with the private sector; but in addition to the present state of affairs, we will be only to a great extent relaxing the situation and therefore, I would like to bring this to the notice of the Hon. Minister.

While on this subject I cannot refrain from mentioning what had taken place 24 hours ago, how the members of a political party had shown their wrath against these buses and how damage had been caused to these buses to a considerable extent. I do not know how to describe this state of affairs, but I can only say that this is very regrettable. I do not think those who are responsible for the damage of these buses would have contributed even to a fraction of a nP. to the exchequer for the building of these buses. These buses are intended for public convenience and if these people are going to damage them and make the public suffer, I can only place before the Government what action they should take to see that this is not repeated. Throughout the afternoon of yesterday there was no bus plying in the city with the result people were put to tremendous difficulties. With a population of 20 lakhs in a metropoliton city, if this state of affairs is to continue I do not know, Sir, how we can function particularly in a Welfare State, when members of a political party indulge in such nasty, dastardly and cowardly attacks. I leave it to Government to take such actions that are required to see that there is no break in the law and order situation. I am happy to know that there is a budget provision for putting 160 more buses. This is very welcome. I would even suggest that a programme should be drawn to see that old buses are disposed of and we should use all modern and new buses so that we can be more and more efficient. I am also happy to note that many amenities are being given to the workers who are working in this transport system. About Rs. 15 lakhs is being provided for housing scheme for the workers. It is a welcome feature. At the same time I would suggest that these people are by and large concentrated in one block or particular place. The purpose should be that more number of co-operative societies should be run so that all necessities of life are made available there at convenient and cheap rates.

Sir, I would suggest that a traffic survey should be made so that we can open new routes and more number of routes. In a developing economy transport should play a very vital part. Unless the people are in a position to have easy and convenient transport, it will be difficult for them to carry on their avocation and so I would

[Sri K. S. G. Haja Sheriff] [20th July 1962]

suggest to the Hon. Minister-in-charge to conduct a traffic survey not only for the present routes but also for the new routes. I would also suggest that arrangements should be made to open routes wherever possible and also increase the number of buses even for the existing routes. Thank you, Sir.

* திரு. இர. பொன்னப்பன் நாடார்: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் பேச முற்படுகிறேன். நமது கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கன்னியாகுமரியிலுள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் முழுவதையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பதற்காக முடிவுகள் எடுக்கப்பட்டு விட்டன என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கு எங்கள் ஜில்லாவிலுள்ள பொது மக்கள் சார்பில் பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பல ஆண்டு காலமாக நாகர்கோவிலில் இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் தேசியமயமாகி சீரிய முறையில் செயல்பட்டு வருகிறது என்று சொன்னால், அது மிகையாகாது. குறிப்பாக எங்கள் ஜில்லாவில் முதல் கலெக்டராக இருந்து, இப்போது இங்கு காரியதரிசியாக பணியாற்றி வரும் அன்னாருக்கு அந்த ஜில்லாவிலுள்ள எல்லா விவரங்களைப் பற்றியும் நல்ல முறையில் தெரியும். அவர்கள் மிக முக்கியமான நேரத்தில் கலெக்டராகப் பணியாற்றியவர்கள். அந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் பல நல்ல காரியங்கள் நடக்க ஏதுவாக இருந்தன என்பதையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

எங்கள் ஜில்லாவில் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவில் நடக்கக் கூடிய ஒருசில காரியங்களைப் பற்றி எடுத்துக் கூற வேண்டுமென்ற கருதுகிறேன். இப்போது அந்த ஜில்லாவில் 112 ஷெட்யூல் ஆப்பரேட் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். பல எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் பல நகரங்களுக்கும் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. பல்லாயிரக் கணக்கான பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். தினசரி சுமார் 17,000 ரூபாய் கலெக்ஷன் ஆகிக் கொண்டிருக்கிறது. அதில் ஒரு சில சீர்திருத்தங்கள் ஏற்பட வேண்டுமென்பதையும் கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அங்கு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் அதிகமாக இல்லையென்று பிரயாணம் செய்கிற எல்லோரும் கூறுகிறார்கள். செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் அதிகமாக இல்லாத காரணத்தினால் கண்டக்டர்கள் பணத்தை சுருட்டிப் போக வாய்ப்பும், வழிவகைகளும் அதிகமாக இருக்கின்றன என்று கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். திருநெல்வேலி, மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி போன்ற இடங்களுக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடப்படும், அதிகமாகச் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டரை நியமனம் செய்யாமலிருப்பதை ஒரு குறையாக எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன். அதிகமாக செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களைப் போட்டு, சரியான முறையில் டிக்கட் விநியோகம் செய்கிறார்களா என்பதையெல்லாம் நன்றாகக் கவனிக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

20th July 1962] [திரு. இர. பொன்னப்பன் நாடார்]

குளச்சலிலிருந்து தக்கலைக்கு திக்காணங்கோடு வழியாக ஒரு பஸ் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த பஸ்ஸிலே அடிக்கடி யாத் திரை செய்ய வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் எனக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதுவரையில் அதிலே ஒரு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராவது டிக்கட் வாங்கியிருக்கிறார்களா இல்லையா என்பதைச் சோதிக்க வரக் கூடிய சந்தர்ப்பம் ஏற்படவில்லை. இதேபோன்று பல ரூட்டுகளி லும் இருக்கிறது என்பதைப் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள் கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயத்தையும் அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரவேண்டுமென்று விரும்புகிறேன். நாகர்கோயிலில் அதிகச் சம்பளம் கொடுத்து ஒரு ஸ்பெஷல் ஆபீசரை அமர்த்தியிருக்கிறார்கள். இவ்வளவு பெரும் சம்பளம் கொடுத்து ஒரு ஸ்பெஷல் ஆபீசர் தேவையா என்பதைப் பற்றி அரசாங்கம் ஆழ்ந்து கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

நாகர்கோவிலில் ஒரு ஓர்க்ஷாப்பானது 1961-ம் வருஷம் ஜூலை மாதம் 17-ஆம் தேதியன்று ராணித் தோட்டத்தில் துவக்கப் பட்டது. அங்கு எல்லா மெஷின்களும், லேஸ்களும் வராததன் காரணமாக சரியான முறையில் இயங்க வர்ப்பு இல்லாமல் இருக்கிறது. துரிதமாக நல்ல முறையில் அதையும் நடத்தவேண்டு மென்றும், லேஸ்கள் எல்லாம் கிடைக்கும்படிச் செய்யவேண்டு மென்றும் கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்னொரு விஷயம், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதில் பலவிதமான சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சென்னையிலிருந்து ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்கி அனுப்புகிறார்கள், ஆனால் எல்லா ஸ்பேர் பார்ட்ஸும் அங்கு ஒடும் வண்டிகளுக்கு உகந்ததாக இல்லையென்று சொல்கிறார்கள். அதைத் தவிர்க்க வேண்டிய நடவடிக்கைகளையும் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். நாகர்கோயிலில் அரசாங்கத்தின் டெப்போக்களில் இருந்து ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் திருடு போய்க் கொண்டிருக்கின்றன. ஒருசில மாதங் களுக்கு முன்பு போலீசார் பல சாமான்களைக் கைப்பற்றி விட்டார்கள். அது விசாரணையிலிருக்கிற காரணத்தால் அதைப் பற்றி விரிவாக எடுத்துச் சொல்ல விரும்பவில்லை. இத்தகைய குற்றங்கள் நிகழாமல் பார்த்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நாகர்கோயிலில் ராணித் தோட்டத்தின் அருகில் இந்தத் தொழிலாளர்களுக்காக 112 வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க திட்டமிடப் பட்டிருக்கிறது. அங்குள்ள மாங்காயெல்லாம் வெட்டி, நிலத்தை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டும் இதுகாறும் கட்டிடம் கட்டப்பட வில்லை. அதற்குத் துரிதமான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பல தொழிலாளர்கள் கஷ்டமான நிலையில் இருக்கிற காரணத்தால், இந்த ஆண்டிலேயே வேலையைத் துவங்க சாத்தியமிருக்குமானால், அதைச் செய்து வீடுகளைத் துரிதமாகக் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. இர. பொன்னப்பன் நாடார்] [20th July 1962]

1947-ஆம் ஆண்டு 'ஆப்பரேட்டிங் எக்ஸ்பென்ஸ்' மைலுக்கு 77 நயே பைசாவாக இருந்தது. இப்போது ஒரு ரூபாய் பத்து நயே பைசே என்று இருந்த போதிலும் பஸ் கட்டணங்களை உயர்த்தாமல் அப்படியே நடத்துகிறார்கள். அதை நான் பாராட்டுகிறேன். இப்போது 'டெகிம்ஸ் காரினைஜ்' அமுலில் இருப்பதால் 10, 15, 20, பைசா வீதத்தில் ஏற்படுத்தினால் சில்லரை கொடுக்க வசதியாக இருக்கும். இதுபற்றியும் அரசாங்கம் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நாகர்கோயிலிருந்து தூத்தாருக்கும், நாகர்கோயிலில் இருந்து ஆலஞ்சோலைக்கும் பஸ் விட வேண்டுமென்று திரு. வில்லியம் அவர்கள் பேசும்போது கூறினார்கள். பல ரூட்டுகள் நோட்டிபை செய்யப்பட்டும் இன்னும் துவக்கப்படாமலே இருக்கிறது. அத்தகைய ரூட்டுகளையெல்லாம் உடனடியாகத் துவக்கவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஒருசில தனிப்பட்ட பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் தடையாக இருந்தாலும் அந்தத் தடையை யெல்லாம் அப்புறப்படுத்தி, பிரயாணிகளுக்கு அதிக வசதி செய்து தரும் வகையில் பஸ்களை விடவேண்டுமென்று பணிவாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(கனம் சபாநாயகர் தலைமை)

கன்னியாகுமரியில் இருக்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு பலவிதமான குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. ஏற்கனவே இங்கு கூறப்பட்டது போன்று படி போன்றவை போதாது. இப்போது இருக்கும் விலைவாசி காரணமாக படியை உயர்த்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்று பல கோரிக்கைகளை அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அதற்கும் அனுதாபபூர்வமான ஒரு முடிவு ஏற்பட வேண்டுமென்பதையும் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

துணி கொடுப்பது, தையல் கூலி கொடுப்பது, சலவைக் கூலி கொடுப்பது, இவைகளை எல்லாம் துரிதமாக உடனடியாகக் கொடுப்பதற்குவேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். கன்னியாகுமரி ஜில்லாவைப் பொறுத்த வரையில் எல்லா ரூட்டுகளையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பதை நான் மறுமுறையும் வற்புறுத்திக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆனால் ஒருசில இடங்களில் நோட்டிபிக்கேஷன் பிறப்பித்த பிற்பாடு அந்த ரூட்டுகளை எடுக்க வேண்டிய அவசியமில்லை என்று அரசாங்கம் முடிவு செய்திருக்கிறது என்பதை வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் தனியார் துறையில் உள்ள எல்லாருக்கும் ஒரேவிதமான நியதியிருக்க வேண்டும் என்று கூறிக்கொண்டு எல்லா ஆப்பரேட்டர்கள் ஒட்டக் கூடியதையும் தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பப்ளிக் யூட்டிலிட்டி சர்வீஸை தேசியமயமாக்குமாவது நியாயம். எப்படி ரெயில்வே போன்ற பப்ளிக் யூட்டிலிட்டி சர்வீஸை தேசியமயமாக்கினார்களோ, அதே

20th July 1962] [திரு. இரா. பொன்னப்பன் நாடார்]

போன்று டிரான்ஸ்போர்ட்டையும் தேசியமயமாக்கினால் நலமா யிருக்கும் என்றும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அங்கு, ஸர். ஸி. பி. ராமஸ்வாமி ஐயர் இருந்த காலத்தில் இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டிலாக்கா அங்கு துவங்கப்பெற்றது. நல்ல முறையில் பழக்கம் பெற்ற உத்தியோகஸ்தர்கள் அங்கு இருக்கிறார்கள். ஆகவே ஏனையப் பகுதிகளுக்கும் விஸ்தரிப்பதற்கு, பயிற்சி பெற்றவர்கள் அங்கு இருக்கிறார்கள். ஆகவே அதை உடனடியாக கவனித்து ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

SRI C. CHIRANJEEVULU NAIDU : Mr. Speaker, Sir, though the nationalisation of transport is welcome, I have a little bit hesitation in welcoming it in all its aspects. It should be slowly extended to all places. The Government Transport vehicles which are plying in the Madras City are catering well to the needs of the passengers but it is generally stated that they cater mostly to the passengers in Triplicane, Mambalam and Mylapore where the enlightened public are residing. It is also stated that certain amenities are provided there alone and that a large number of buses are plying there. So the complaint is that North Madras is largely neglected and that there is none to bring it to the notice of the Government.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The general cry is that South is neglected. I am refreshed by the new view expressed by the hon. Member.

SRI C. CHIRANJEEVULU NAIDU : With regard to the recruitment of personnel to the State Transport Department, we see that most of them are not educated though some of them are educated. Most of the personnel recruited previously are not behaving properly and sometimes their behaviour is very reprehensible and we have had experience of it. In such cases of misbehaviour, stern action must be taken against them, whatever might be the labour or other troubles. Also, minimum general qualification must be prescribed for the recruitment of conductors and inspectors.

Regarding bus fares, the Hon. Minister while moving the Demand said that on account of certain difficulties in the issue of tickets for short distances, he proposed to increase the fare to 10 nP.. If they are not able to cope up with the traffic. I suggest that certain counters may be constructed in the intermediate places where they can issue tickets. If they do so, they need not raise the fare to 1-0 n.p. from 7 n.p. But if the Government have come to a decision to raise it to 10 n.p. at least they can consider the question of charging only half-fare for children below 10 years so that most of the school-going children will be benefited, as also other classes of children.

[Sri C. Chiranjeevulu Naidu], [20th July 1962]

I also request that the number of buses plying between Madras and Tirupathi via Tirutani may be increased because there is an acute demand for it. As it is, the passengers going to Tirupathi by rail have to get down at Renigunta and then catch the metre-gauge train. As there is no direct train to Tirupathi, I request that the number of buses going to Tirupathi may be increased. With these words, I conclude my speech.

* திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சர்க்கார் பஸ் மான்யக்கோரிக்கையை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். நமது அரசாங்கம் சென்னை நகரிலும், கன்னியாகுமரி ஜில்லாவிலும் சுமார் 15 ஆண்டுகளாக பஸ் சர்வீஸ் நடத்தி வருகிறார்கள். இப்பொழுது பத்து ஆண்டுகளாகத்தான் பொது மக்களுக்கு சௌகரியமான முறையில், நல்ல முறையில் நடந்துவருகிறது. சென்னை நகரிலும் மற்ற இடங்களிலும் 70 ரூட்களில் 750 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. மொத்தம் இதில் அரசாங்கத் தொழிலாளர்களாக 5000 நபர்கள் வேலை செய்து வருகிறார்கள். இது ஒரு பெரிய ஸ்தாபனமாக இன்று விளங்குகிறது. சென்னையிலிருந்து காஞ்சிபுரம், திருத்தணி, திருப்பதி போன்ற க்ஷேத்திரங்களுக்கும், மகாபலிபுரத்திற்கும், சென்னையிலிருந்து தஞ்சை, திருச்சி, பங்களுர், சேலம் முதலிய பெரிய நகரங்களுக்கும் பஸ்கள் விடப்பட்டுள்ளன. ஆனால் ஆங்காங்கு விழுப்புரம், திருச்சி, சேலம், போன்ற இடங்களில் வெயிட்டிங் ஷெட்ஸ் அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்பொழுது எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் சார்ஜ் அதிகமாக யிருக்கிறது என்று பொதுமக்கள் கருதுகிறார்கள். ஆகவே அதில் 10 சத வீதமாவது குறைக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, ஆரணியிலிருந்து மதுரைக்கு விழுப்புரம், சும்பகோணம், தஞ்சை, புதுக்கோட்டை காரைக்குடி, மேலூர் வழியாக இரண்டு எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வேலூரில் இருந்து கோவைக்கு கிருஷ்ணகிரி, தர்மபுரி, சேலம், பவானி வழி இரண்டு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னை நகரில் பீக் ஹவர்ஸில் எக்மோர் ஸ்டேஷனில் இருந்து ஸெக்ரட்டேரியட்டுக்கு, மௌண்ட் ரோட், செப்பாக் வழி அதிக பஸ்கள் விட வேண்டும். மாம்பலம் ரெயில்வே ஸ்டேஷனில் இருந்து ஹைக்கோர்ட்டுக்கு இரண்டு பஸ்கள் பீக் ஹவர்ஸில் விட வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்பொழுது அரசாங்கத்தினிடம் இருக்கும் பஸ்கள் லேலண்ட், டாட்டா மெரிஸிடஸ் பென்ஸ் ஆக இருப்பதால் அதைக் கவனிக்க மேலும் இரண்டு டிரூன்ஸ்போர்ட் என்ஜினியர்களை நியமிக்கவேண்டுமென்று கேட்டு கொண்டு, இத்துறையிலுள்ள தொழிலாளர்கள் நலனும் பாதுகாக்கப் படவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

20th July 1962]

* திருமதி பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம் : சட்டன்மறத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் போக்குவரத்து மான்யத்தை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து நம் மாநிலத்தில் மிக நல்லமுறையில் நடந்து வருகிறதென்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. ஏனைய மாநிலங்களுக்கு நான் பல தடவை சென்று பார்த்திருக்கிறேன். அங்குள்ள பஸ் போக்குவரத்தையும், பஸ்களையும் பார்க்கும்போது நமது மாநிலத்தில் உள்ள பஸ்கள் பார்வைக்கு அழகாகவும், உள்ளே அமர்வதற்கு நல்ல வசதியும், கட்டணம் குறைவாகவும் இருப்பதைப் பார்த்திருக்கிறேன். இந்த முறையில் பார்க்கும்போது இந்த மான்யத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிற கனம் அமைச்சர் அவர்களை நான் பாராட்டாமல் இருக்கமுடியாது. பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று ஒரு சில எதிர்க்கட்சிகள் கூறுகிறார்கள். அதே நேரத்தில் எந்த ஒரு சந்தர்ப்பத்திலும் பஸ்களுக்கு பங்கம் வரும் படியாகவும், பஸ்களை சேதப்படுத்தும் முறையிலும் அக்கட்சிகள் நடந்து கொள்கிறார்கள் என்று சொன்னால் உண்மையிலேயே நாம் அவமானப்படவேண்டும், வருத்தப்படவேண்டும். எந்தத் தொழிலை நாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று கூறுகிறோமோ அதை எடுத்துக் கொண்டால், இப்பொழுது பஸ்களுக்கு என்ன விலை, எந்தமுறையில் பெறுகிறோம், அந்த பணம் என்கிறந்து வருகிறது என்பதை எல்லாம் பார்க்காமலேயே உடனடியாக எந்த ஒரு சூழ்நிலையிலும் பஸ்களை சேதப்படுத்தும் முறையிலும், பஸ்களை கொளுத்தும் முறையிலும் எதிர்க்கட்சிகள் நடந்து கொள்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அவர்கள் எல்லாம் உண்மையில் இந்தநாட்டின் மேல் அக்கரை கொண்டவர்களா? அல்லது இந்த நாட்டின் கேமநலச் சூழ்நிலையை அகற்றவேண்டும், அதை பாழ்படுத்த வேண்டுமென்று லட்சியத்தை வைத்துக் கொண்டு இந்த முறையில் எல்லாம் நடந்துவருகிறார்களா என்று தான் எங்களைப் போன்றவர்கள் நினைக்கவேண்டியிருக்கிறது. நேற்று நடந்த சம்பவங்கள் மூலமாக, பல பஸ்கள் சேதப்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றன என்று தெரிகிறது. பஸ்கள் மட்டும் சேதப்படுவதில்லை. பஸ்ஸில் ஏறியிருக்கின்ற மக்கள் யார் என்பதை நன்றாகப் புரிந்து கொள்ளவேண்டும். பஸ்ஸில் ஏறியிருக்கின்ற மக்கள் காங்கிரஸ்காரர்களோ அல்லது, அமைச்சர்களோ அல்லது சட்டசபை மெம்பர்களோ அல்ல என்பதை கூட கவனியாமல் அவர்களுக்கு சர்க்கார் பேரில் கோபம் இருக்கலாம்—அவர்களுக்கு எங்கள் பேரில் வேண்டுமானால் கோபம் இருக்கலாம்—அவர்களுக்கு அமைச்சர்கள் பேரில் வேண்டுமானால் கோபம் இருக்கலாம்—பஸ்ஸில் ஏறிப்போகின்ற பாமர மக்கள், சாதாரண மக்கள், வேலைக்குப் போய் கொண்டிருக்கும் சாதாரண தொழிலாளிகள் இவர்களை எல்லாம் துன்புறுத்துவது, பஸ்களை சேதப்படுத்துவது என்பதெல்லாம் இந்த நாட்டில் இருக்குமானால் நாம் எல்லாம் மிகவும் அவமானப்பட வேண்டியவர்களாகவே இருக்கிறோம் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஏதாவது ஒரு பஸ்ஸில் இரவில் பிரயாணம் செய்து

11:00
a.m

[திருமதி பி. கே. ஆர். லட்சுமிகாந்தம்].

[20th July 1962]

கொண்டிருக்கும்போது, நடுவழியில் அதை நிறுத்தி அதிலுள்ள பிரயாணிகளிடமுள்ள பொருட்களைப் பறிப்பதற்காக, பஸ் போகின்ற வழிக்கு குறுக்கே மரத்தையோ அல்லது கல்லையோ போட்டு பஸ்ஸை நிறுத்தி பிரயாணிகளிடமிருந்து பொருட்களை எல்லாம் கொள்ளையடிக்கிறார்கள் சிலர் என்றால், அவர்களை நாம் கொள்ளைக்காரர்கள் என்று சொல்வோம். ஆனால் இந்தமாதிரி எதிர்க்கட்சிகளை சேர்ந்தவர்கள், அல்லது அரசியல் கட்சிகளைச் சேர்ந்தவர்கள் இந்த மாதிரியெல்லாம் செய்வதைப் பார்க்கும் போது, இவர்களை என்ன பெயரிட்டு அழைப்பது என்பதுதான் எனக்கு விளங்கவில்லை. இந்த மாதிரி சென்ற தடவை கூட நமது ஒப்பற்ற தலைவர், இந்த நாட்டின் பிரதமர் சென்னைக்கு வந்த போது, அன்றம்கூட, அவருக்கு எதிராக கறுப்புக் கொடி காட்டு கிறோம் என்ற முறையில் ஐந்தாறு பஸ்கள் கொளுத்தப்பட்டன. அப்படிக்கொளுத்தப்பட்ட பஸ்களுக்கு என்ன விலையை நிர்ணயித்தோம், அதற்காக கொளுத்தினவர்கள் மீது என்னென்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது, அவர்களை எவ்வாறு கண்டித்தோம் என்ற விஷயங்கள் எல்லாம் இன்னம்கூட தெரியாமல்தான் இருக்கின்றன. இப்போது மறுபடியும்—சமாதான குழந்திலே இருந்து கொண்டிருந்த இந்த நேரத்தில்—போராட்டம் என்ற போர்வையில் பஸ்களை சேதப்படுத்துவது என்று சொல்வது மிகவும் துன்பப்பட்டு வேண்டிய ஒரு விஷயமாகும். இம்மாதிரியாக ஒரு தொழிலை தேசியமயமாக்கிவிட வேண்டும் என்று கூறும் பொழுது, அவைகளை எல்லாம் சேதப்படுத்தலாம், இதிலுள்ளவர்களை எல்லாம் எந்தவிதத்தில் வேண்டுமானாலும் துன்புறுத்தலாம், இம்மாதிரி பஸ்களில் போகின்றவர்களிடமிருந்து எந்தப் பொருட்களை வேண்டுமானாலும் எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்ற நிலை ஒரு நாட்டில் இருந்து கொண்டிருக்குமானால், எப்படி உண்மையான ஜனநாயகம் வளர முடியும்? நிச்சயமாக வளரவே முடியாது என்பதைத்தான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் சிலர் கூறுகின்றார்கள், நம் நாட்டில் வெள்ளைக்காரர்கள் இருந்த காலத்தில் இம்மாதிரி எல்லாம் காங்கிரஸ்காரர்கள் நடந்து கொள்ளவில்லையா என்று கேட்கின்றார்கள். அன்றைக்கும் இன்றைக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. இன்றைக்கு நாம் சட்ட சபையில் நமக்கு தோன்றுகின்ற எல்லாக்கருத்துக்களையும், தேசிய மயமாக்கப்பட வேண்டுமானால் அதற்கான யோசனைகளை எல்லாம் கூறலாம். விலைவாசியைக் குறைக்கவேண்டும் என்று சொன்னால் அதற்கான வழி முறைகளை எல்லாம் சொல்லலாம். நம்முடைய கோரிக்கையை, நம்முடைய லட்சியத்தை எல்லாம் இந்த சபையில் கூறுவதற்கு நமக்கு உரிமையுண்டு. ஆனால் அன்றைக்கு, வெள்ளைக்காரன் இருந்த நேரத்தில் இந்த உரிமை நமக்கு கிடையாது. ஆகவே அன்றைக்கு அப்படி செய்தார்கள். அந்த முறையில்தான் இன்றும் நாங்கள் நடக்கிறோம் என்று சொல்வது கொஞ்சமும் பொருத்தம் ஆகாது என்று கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். மேலும் இப்பேர்ப்பட்ட செயல்கள் எல்லாம்

20th July 1962] [திருமதி பி. கே. ஆர். லட்சுமிகாந்தம்]

சமூக விரோதமான செயல்களாக இருப்பதினால், இவைகளை எல்லாம் தடுப்பதற்கு அரசாங்கம் ஒரு சட்டம் இயற்றினால் கூட நல்லாக இருக்கும் என்று கூற விரும்புகிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில், சர்க்கார் நடத்தும் பஸ் போக்குவரத்து எல்லாம் நன்றாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. 100, 200 மைல்களுக்கு அப்பால் செல்லக்கூடிய பஸ் போக்குவரத்தை எல்லாம் தேசியமயமாக்கி, சர்க்காரே அந்த போக்குவரத்தை நல்லமுறையில் நடத்திவருகிறது. சாதாரணமாக தனிப்பட்டவர்களுடைய பஸ்ஸை காட்டிலும், இருக்கின்ற சூழ்நிலையில் அரசாங்கத்தினுடைய பஸ்கள் எல்லாம் நல்ல முறையில் இருக்கின்றன. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் எல்லாம்—நீண்ட தூரம் போகின்ற பஸ்களாக இருந்தாலும் சரி, சென்னையில் ஓடுகின்ற பஸ்களாக இருந்தாலும் சரி, இவைகள் எல்லாம் நல்ல முறையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதை நாம் எல்லோரும் ஒப்புக்கொள்ள முடியும். சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் ஒருசில கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. அதற்கான காரணங்களை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கூறியிருக்கின்றார்கள். ஜனக் கூட்டம் அதிகமாக பெருகியிருப்பதின் காரணமாகவும் போக்குவரத்து அதிகமாக பெருகியிருக்கின்ற காரணத்தினாலும் பஸ் கஷ்டங்கள் சென்னையில் இருக்கின்றன என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். நாமும் அதை யோசனை செய்து பார்த்தால், உண்மைதான் என்று புலப்படுகிறது. ஆனாலும் கூட, இன்னும் மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கின்ற முறைகளை எல்லாம் தீர்க்கமாக யோசித்துப் பார்த்து இன்னும் நல்ல முறையில் அமைக்கவேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து. தனிப்பட்டவர்களுடைய தொழில், எந்தத் தொழிலாக இருந்தாலும் சரி, லாபத்தினுடைய நோக்கம் இருக்கத்தான் செய்யும். ஆனால் சர்க்கார் செய்கின்ற எந்தத் தொழிலை, எடுத்துக்கொண்டாலும் லாபம் மட்டும் நோக்கமாய் இருக்க முடியாது. மக்களுடைய வசதி, மக்களுடைய நன்மை என்பது தான் லட்சியமாக இருக்க முடியும். ஆகவே இப்போது இருக்கின்ற சில குறைகள் எல்லாம் நீக்கப்பட்டு நல்ல முறையில் அமையும் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்தாக இருக்கிறது. ஆகவே, நடைமுறையில் ஓளவு கஷ்டம் இருந்தாலும் கூட சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் நன்றாக தீர்க்கமாக ஆலோசனை செய்து பார்த்து, இப்போது இருக்கின்ற கஷ்டங்களை எல்லாம் தீர்க்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில், டிக்கட் வாங்கும்பொழுது ஆங்காங்கு ஒவ்வொரு இடத்திலும் பஸ்ஸை நிறுத்தி டிக்கட் கொடுக்கின்றார்கள். ஆனால் மதுரை போன்ற நகரங்களில் எல்லாம் இவ்விதம் செய்வதில்லை. பஸ் சென்று கொண்டிருக்கும்போதே டிக்கட்டுகளை கொடுத்துக்கொண்டிருப்பார்கள். இந்த முறையை சென்னை நகரத்திலும் விஸ்தரிக்க

[திருமதி பி. கே. ஆர். லட்சுமிகாந்தம்] [20th July 1962]

வேண்டும். இப்போது நடந்து வருவது போல் பஸ்ஸை நிறுத்தி வைத்து டிக்கட் கொடுக்கும்போது கால் மணி, அல்லது பத்து நிமிடங்கள் ஆகிவிடுகின்றன. இதனால் பலவிதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. சில இடங்களில் பஸ் ஏறும் இடங்களில் நிற்கும் போதே டிக்கட் கொடுத்துவிடுகிறார்கள். அது நல்ல முறைதான் அம்மாதிரி எல்லா இடங்களிலும் கொடுக்கப்படுவதில்லை. ஆகவே பஸ் போய்க்கொண்டிருக்கும்போதே டிக்கட் கொடுக்கின்ற முறையை கொண்டு வருவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று நான் கருதுகின்றேன்.

மேலும், வெளியிடங்களில் எந்த இடத்தில் போய் பார்த்தாலும்—அங்கெல்லாம் இருக்கின்ற கட்டணத்தைவிட சென்னை நகரத்தில் கட்டணம் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. மற்ற மாநிலங்களை எல்லாம் பார்க்கும்போது நாம் இங்கு ஏழு ந.பை. கொடுத்து போகின்ற தூரத்திற்கு, வெளியிடங்களில் 13 ந.பை கொடுத்து விட்டுபோய் வந்திருக்கிறேன். ஆகவே இப்போது இருப்பதை கூட சித்தி அகிகமாக்கினால் கூட, இதில் அதிகமான தொல்லை இருக்காது என்று கருதுகிறேன். இந்த முறையில் பஸ் போக்கு வரத்தை நம்முடைய சர்க்கார் மிகவும் நல்லமுறையில் நடத்தி வருகிறது. இன்னும் மக்களுக்கு பல வசதிகளை செய்து கொடுக்கின்ற முறையில் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் என்பதில் சந்தேகமே இல்லை. அதற்கான எல்லா முயற்சிகளையும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் செய்வார்கள் என்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் கைந்தொழில் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இந்த மான்யத்தின் மீது என்னுடைய சில ஆலோசனைகளைக் கூறுவதற்கு முன்பாக நேற்று நடந்த சில சம்பவங்களை நான் குறிப்பிடாமல் இருக்க முடியாது. அரசாங்க பஸ்கள் ஏறக்குறைய 30 ஆயிரம் ரூபாய் அளவுக்கு சேதமடைந்திருக்கின்றன என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார். சேதமடைந்த பஸ்களில் ஒன்றில் இரண்டு பெண்கள் இருந்ததாகவும், அவர்களுடைய ஆடைகளை கிழித்து தி.ம.க. வினர் மான பங்கம் செய்ததாகவும் எனக்கு தகவல் கிடைத்திருக்கிறது. தனியாவும் போலீசார் அளவுக்கு மிஞ்சிய சாத்தனிகத்தை காட்டியதினால் இவ்வளவு பலாத்காரம் நடந்திருக்கிறது. உதாரணத்திற்குப் பார்த்தால் இன்று ஏறக்குறைய 300-க்கு மேற்பட்டவர்கள் போலீசாரும், மக்களும் ஆசுபத்திரியில் சிகிக்கிறார்கள். ஏன் இப்படி நடைபெறுகிறது என்பதுதான் புரியவில்லை. இம் மாதிரியான சமூக விரோதக் கும்பல்களை நாட்டில் வளரவிட்டுக் கொண்டு போனால் மக்களுக்கு இந்த நாட்டில் எப்படி பாதுகாப்பு இருக்கும் என்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சற்று தீவிரமாக ஆலோசித்துப் பார்க்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இம்

20th July 1962] [திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர்]

மாதிரியான சமூக விரோதக் கும்பல்களை இந்த நாட்டிலிருந்து போக்குவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இப்போது பஸ்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்ற நஷ்டம் 30 ஆயிரம் ரூபாய் என்றால் அதை எப்படி ஈடு செய்யப் போகின்றீர்கள், என்பதை தயவு செய்து கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். என்னிடம் இதற்கான நல்லதொரு ஆலோசனை இருக்கிறது. திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினிடமும், திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தலைவர்களிடமும்—மக்களிடமிருந்து மக்களை ஏமாற்றி ஏராளமாக பணமும், சொத்தும் சேர்த்து வைத்திருக்கிறார்கள்—இதிலிருந்து, இந்தப்பணத்தை ஈடுசெய்வதற்காக இவர்களுடைய சொத்துக்களை ஜப்தி செய்து அதன் மூலம் இந்த நஷ்டங்களுக்கு ஈடு செய்து கொள்ளவேண்டும் என்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சென்னை நகரத்திலிருக்கின்ற சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து, மற்ற மாகாணங்களில் நடப்பதைவிட நல்ல முறையில் நடந்துவருகிறது. பஸ்கள் மிக அழகாகவும் உட்காருவதற்கு வசதியாகவும் இருக்கிறது. சாதாரணமாக சட்டசபை அங்கத்தினர்கள் பலரும் காரில் தான் போவது வழக்கம். பஸ்ஸை உபயோகப்படுத்துகின்ற என்னைபோன்ற கனம் அங்கத்தினர்கள் பஸ்களிலுள்ள வசதியை அனுபவித்திருக்கிறார்கள். முக்கியமாக பஸ் கண்டக்டர்களை நியமிக்கும்போது எஸ். எஸ். எல். ஸி. வரை படித்திருக்கவேண்டும், ஐந்தரை அடி உயரமிருக்கவேண்டும் என்றெல்லாம் சொல்லப்படுகிறது. அப்படியாயிருந்தால்தான் கண்டக்டர்களாக நியமிக்கப்படுகிறார்கள். அதோடு கூட பஸ் புள்ளவர்களாகவும், மரியாதைபுள்ளவர்களாகவும் இருக்கிறார்கள் என்று பார்த்துப் போட்டுவிட்டால், கண்டக்டர்கள் பஸ் பிரயாணிகளிடத்தில் மரியாதைக் குறைவாக நடப்பதைத் தவிர்க்கலாம். கண்டக்டர் யாராவது பிரயாணிகளிடத்தில் மரியாதைக் குறைவாக நடந்தார் என்று புகார் வந்தால் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக அத்தகைய கண்டக்டர்களை வேலையிலிருந்து நீக்கி பொதுமக்களைக் காப்பாற்றுவார் என்று எண்ணுகிறேன்.

தவிர, இந்த பஸ்கள் நின்று விட்டுப் புறப்படும்போதோ அல்லது போய் நிற்கும்போதோ, பிரயாணிகள் இறங்குவதற்கு முன் பஸ் கண்டக்டர்கள் 'ரைட்' கொடுத்து விடுகிறார்கள். இதனால் பல விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு பிரயாணிகள் இறக்க நேரிடுவதைப் பார்க்கிறோம். இது சம்பந்தமாக கண்டக்டர்களுக்கு நல்ல விதமாக இன்ஸ்ட்ரக்ஷன்ஸ் கொடுக்கவேண்டும். பஸ் நின்று, பிரயாணிகள் இறங்கி விட்டார்களா என்று பார்த்து 'ரைட்' கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லப்படவேண்டும். இந்த நகரத்திலே, பிரயாணிகள் இறங்கினார்களா என்று பார்க்காமல், முன்னால்

[திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர்] [20th July 1962]

இறங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்களா, பின்னால் இறங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்களா என்று பார்க்காமல் 'ரைட்' கொடுத்து விடுகிறார். அப்போது இறங்கிக் கொண்டிருக்கக் கூடிய பிரயாணி ஒரு கால் மேலும் ஒரு கால் கீழேயும் இருந்து, அதனால் விபத்து ஏற்பட்டு ஸ்தலத்திலேயே இறந்துவிடுகிறார். அதையும் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, சமூக விரோதக் கும்பல்களை என்ன செய்யப் போகிறார்கள் என்பது பற்றி ஆறுதல் தரும்படியாக விடை கூறவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு எனது உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. ஆ. கு. சுப்பையா: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்றைய தினம் விவாதத்தில் இருக்கக் கூடிய இந்த மான்யத்தின் மேல் நான் வெட்டுப் பிரேரணை கொண்டு வந்திருக்கிறேன். அதுனுடைய நோக்கம் சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாகக் கொண்டு வந்திருக்கக் கூடிய சட்டத்தை இன்னும் அரூல் நடுத்தவில்லை, அதை அமுல் படுத்த துரிதமாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, மத்திய சர்க்கார் நிறைவேற்றியிருக்கிற சட்டம் நாஷனல் ஸ்டட் டிரான்ஸ்போட்டுக்குச் செல்லுபடியாகுமா, ஆகாதா என்று ஒரு சட்டப் பிரச்சனை இருக்கிறது. அதற்காக நாம் அட்வகேட்-ஜெனரல் அபிப்பிராயத்தைக் கோரியிருக்கிறோம். இதை மனதில் கொண்டு மேற்கொண்டு பேசும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா: இதில் இருக்கக் கூடிய சிரமங்களைப் பார்க்கும்போது, போதுமான பாதுகாப்பு இல்லாததன் காரணமாக அந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளர்கள் பெருமளவு பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதை மாத்திரம் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தமது சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொள்வோமானால் அந்த பஸ்கள் ஒரு சமயத்தில் அதிக வேகமாக வந்துகொண்டிருக்கின்றன. ஒரு சமயத்தில் மிகத் தாமதமாக வந்துகொண்டிருக்கின்றன. இதற்கெல்லாம் காரணம் என்னவென்று சொன்னால் தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய பாட்டாலை-படியை-சர்க்கார் கொடுத்திருக்கக் கூடியதை வாங்க வேண்டுமென்பதற்காக, நேரத்தைச் சரிக்கட்டவேண்டுமென்று, வேகமாக ஓட்டிக்கொண்டு வருகிறார்கள். அப்படி வரும்போது, இந்த மாதிரியான நகரத்திலே, ஜன் நெரிசலாக இருக்கக் கூடிய சமயங்களில் ஆபத்தான நிலைமையும் ஏற்படக் கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, அதிக வேகமாக இல்லாமலும், மேலும் அதிக தாமதமாக இல்லாமலும், நல்ல முறையில் பஸ்களை ஓட்ட நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

20th July 1962] [திரு. ஆ. கு. சுப்பையா]

அடுத்தபடியாக நான் கேள்விப்படுவது, சர்க்காருக்குச் சொந்தமான பஸ்கள், ஓடுவதற்கு லாயக்கான பஸ்கள் 20-30-க்கு மேல் ஷெட்டுகளில் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. அதை ஓட்டுவதற்கு டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் வருவது கிடையாது. ஏன் வரவில்லையென்றால் அவர்களுக்குப் போதுமான சம்பளமும் பாட்டாவும் இல்லை. அதே சமயத்தில் போனஸ் கொடுக்கப்படுகிறது—25 நயா பைசா கொடுக்கப்படுகிறது. அது மாதக் கடைசியிலே அல்லது வருஷக் கடைசியிலே, அல்லது தீபாவளி சமயத்திலோ கொடுக்க அரசாங்கம் முடிவு செய்திருக்கிறது. அப்படிக் கொடுக்காமல் உடனுக்குடன் கையில் கிடைக்க ஏற்பாடு செய்தால் அவர்கள் உற்சாகமாக வேலை செய்வார்கள். அரசாங்கத்தின் மீது விசுவாசமாக ஊழியர்கள் நடந்துகொள்ளும் முறையில் அதற்கும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக நமது அரசாங்கம் நடத்தக் கூடிய பஸ் தொழிலிலே ஆதாயமாக 15 லட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் வந்திருக்கிறது என்று 2-3 தினங்களுக்கு முன் கூறினார்கள். நாம் இப்போது 700 பஸ்களுக்கு மேல் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். நமக்கு 15 லட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் ஆதாயம் வருகிறது என்று பார்த்தால் தனி நபர்கள் எல்லோரும் ஓட்டக் கூடிய பஸ்களில் எத்தனை லட்சக் கணக்கில் வருமானம் வரும் என்று பார்த்து, தனி நபர்கள் வைத்திருப்பதற்கு வரம்பையாவது நிர்ணயம் செய்து அதற்கு மேல் இருக்கும் பஸ்களை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்த முன் வந்தால் அதிகமான வருமானம் வர வாய்ப்பு ஏற்படும். அந்த முறையிலே அரசாங்கம் ஆலோசிக்கவேண்டும். அது ஒருபுறம் இருக்க நகரங்களிலே ஓடக் கூடிய பஸ்களையாவது எடுத்து நடத்த வேண்டும். அந்த முறையில் யோசனை செய்வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு எனது உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. ஏ. எஸ். தக்ஷிணமூர்த்தி கவுண்டர்: கனம் சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக இருக்கிற மான்யக் கோரிக்கையை வரவேற்கும் முறையிலே நான் சில கருத்துக்களைக் கூற ஆசைப்படுகிறேன்.

பெரும்பாலும் இப்போது மக்கள் ஓர் இடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்குப் போய் வருவது மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறது. நகரங்களிலே மட்டுமல்லாமல், கிராமப் பகுதி மக்கள் கூட ஏறும்புகள் ஊர்வது போன்று அவ்வளவு சுறுசுறுப்பாக வெவ்வேறு இடங்களுக்குப் போய் வந்துகொண்டிருப்பதைப் பிரத்யட்சமாகப் பார்க்கிறோம். காரணம், பொருளாதாரத் துறையில் ஒரு வித முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருப்பதுதான். அது தான் நாம் இலைகளைப் பார்த்து தெரிந்துகொள்ளக் கூடிய ஒரு விஷயம். அப்படிப்பட்ட நிலைமைக்கு பஸ் போக்குவரத்துத் தான் மிகவும் அனுகூலமான ஒரு வகையில் அமைந்திருக்கிறது என்பதை

[திரு. ஏ. எஸ். தக்ஷிணாமூர்த்தி கவுண்டர்] [20th July 1962]

யாரும் மறுக்க முடியாது. ஜனங்களுடைய நடமாட்டத்தை—போக்குவரத்தை—சரிக்கட்டுவது பஸ் போக்குவரத்துத் தான் ஆக, இந்த பஸ் போக்குவரத்தை நல்ல வகையிலே கவனிக்கக் கூடிய வகையிலே அரசாங்கம் வழிவகை அமைத்துக்கொடுப்பதை நான் பாராட்டுகிறேன். எதிர்க் கட்சி அன்பர்கள்—முக்கியமாக திராவிட முன்னேற்றக் கழக அன்பர்கள்—அவர்களுடைய கட்சியின் கொள்கை அடிப்படையிலே இந்த நாட்டிலுள்ள—தமிழ் நாட்டிலுள்ள—பஸ் போக்குவரத்து அனைத்தையும் சர்க்காரே எடுத்துக்கொண்டு நடத்த வேண்டுமென்று கூறுவதை நாம் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். அதே சமயத்தில் நமது சென்னை மாநகரத்தில் சர்க்காரால் நடத்தப்படுகிற பஸ் போக்குவரத்து அவர்களுடைய கட்சியின் சார்பிலே நடந்த கிளர்ச்சியில் எவ்வளவு தூரம் வரவேற்கப்பட்டது என்பதைப் பார்த்துக் கொஞ்சம் மனதில் ஆயாசம் கூட ஏற்படுகிறது. அவர்கள் சொல்லுகிற கொள்கைக்கும் அவர்கள் கொடுத்த வரவேற்புக்கும் சம்பந்தமில்லாத வகையில் அவ்வளவு ஒரு மானக்கேடான வகையில் நடைபெற்றிருக்கின்றன செயல்கள். புறநாலூற்றிலே ஒரு செய்புள் உண்டு. அது என்ன என்றால்—

‘நெல்லும் உயிரன்றே நீரும் உயிரன்றே
மன்னன் உயிர்த்தே மலர் தலை உலகம்’.

என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. மக்கள் வாழவேண்டுமென்றால் நெல்லை நம்பியோ, தண்ணீரை நம்பியோ வாழ்வதை விட அரசாங்கத்தை நம்பித்தான் மக்கள் வாழ்க்கை நடத்துகிறார்கள் என்பது பொருள். அந்த வகையில் பார்ப்போமானால் தேற்று நடந்த செய்கை எப்படி இருக்கிறது? போலீஸ் மான்யத்தில் நான் ஒரு குறளைச் சொன்னேன்.

‘பல் குழுவும் பாழ் செய்யும் உட்பகையும் வேந்து ஒறுக்கும்
கொல் குறும்பும் இல்லது நாடு’.

என்று சொன்னேன். அந்த “வேந்து ஒறுக்கும்கொல்குறும்பு” என்பதை பிரத்யட்சமாகப் பார்க்கவேண்டுமானால் தேற்று நடந்த சம்பவங்கள்தான் அவை என்பதை யாரும் ஒப்புக்கொள்ள முடியும். அவ்வளவு அக்கிரமத்தனம், போக்கிரித்தனம் நடைபெற்றிருக்கிறது. ஜனநாயக அமைப்பிலே இந்த நாடு இயங்குகிறது என்பதை யாரும் ஒப்புக்கொள்வார்கள். ஜனநாயக அமைப்பிலே அரசாங்கத்தை உருவாக்குவது என்பது ஒரு நிலை, அப்படி உருவாக்கப்பட்ட அரசாங்கம் நடைமுறையிலே நடப்பது வேறு ஒரு முறை. அதற்கும் இதற்கும் சம்பந்தப்படுத்தினால் மக்களுடைய பயத்தைப் போக்குவது முடியாது. ஜனநாயகத்தினுடைய ஒரு ரீதியிலே மக்களிடத்திலே நாம் ஒட்டுக் கேட்கப் போகின்றோம். ஆனால் ஒட்டுக் கேட்கப் போகவேண்டுமென்கிற ஒரு நிலையை அனுசரித்து நாம் அரசாங்கம் நடத்துவோமானால்,

20th July 1962] [திரு. ஏ. எஸ். தக்ஷிணமூர்த்தி கவுண்டர்]

ஏழ்மையான ஜனங்கள், ஒன்றும் அறியாத ஜனங்கள்தான் அதனால் மிகவும் கஷ்டப்படுவார்கள். அப்படி இருந்தால் அது அரசாங்கம் அல்ல. அரசாங்கத்தினுடைய முதல் குறிக்கோள் என்னவாக இருக்கவேண்டும்மென்றால், பாமர மக்களிடத்திலே உள்ள பயத்தை முதலிலே போக்க வேண்டும். அந்த பயத்தைப் போக்கக்கூடிய நிலைமையிலே அரசாங்கம் எப்படி நடந்து கொள்ளும் என்பதைத் தெள்ளத் தெளிவாகச் சொல்லியாக வேண்டும். அது அரசாங்கத்தினுடைய கடமையாகும். ஆகவே அந்த வகையிலே இதற்கு ஒரு வழிவகை சொல்லியாக வேண்டுமென்று நான் மேலும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சுமார் 55 பஸ்கள் சேதம் அடையக்கூடிய ஒரு நிலைமை ஏற்பட்டு, அதனால் 30,000 அல்லது 35,000 ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டு இருக்கிறது என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அப்படி இல்லை. நேற்று கலெக்ஷனிலே 30,000 ரூபாய் குறைந்துபோயிற்று என்றுதான் சொன்னேன். அதாவது, 4-4½ மணிக்குமேல் பஸ் போக்குவத்து நின்றதால், கலெக்ஷனில் 30,000 ரூபாய் குறைந்துவிட்டது.

திரு. ஏ. எஸ். தக்ஷிணமூர்த்தி கவுண்டர் : நேற்று பஸ் போக்கு வரத்துக்குத் தடை ஏற்பட்டதால் நஷ்டம் 30,000 ரூபாய் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். ஆனால், இந்த 55 பஸ்கள் பழுதடைந்துள்ளதை சரி செய்வதற்கு என்ன செலவாகும் என்பதை இனிமேல்தான் கணக்கெடுக்க இருக்கிறார்கள். அதற்கும் சுமார் 50,000 ரூபாய் செலவாகலாம் என்று சொல்லப் படுகிறது. ஆகவே, மொத்தம் 80,000 ரூபாய் அதாவது கிட்டத்தட்ட ஒரு லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். ஆனால் இன்னொன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இது ஒருபட்சமாக ஏற்படக்கூடிய நஷ்டம். ஆனால் தமிழ்நாட்டு மக்களிடத்திலே நேற்று நடந்த குறும்புத்தனத்தால் மனதிலே ஏற்பட்ட நஷ்டத்தைக் கணக்கெடுத்தால் 3,000 கோடி இருக்கும் என்பதை நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அவ்வளவு மனதிலே அவர்களுக்கு பயம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த பயத்தை போக்க வேண்டியது அரசாங்கத்தின் கடமையாகும். தமிழ்நாட்டிலே உள்ள மக்கள், அகிலம் முக்கியமாக கிராம ஜனங்களிடத்திலே இந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினரின் செயல், இவ்வளவு தூரம் ஒரு மோசமான குறும்புத்தனத்திற்கான வழிவகைக் கெல்லாம் இந்த அரசாங்கம் இடமளித்திருக்கிறதே என்கிற ஒரு தப்பான அபிப்பிராயத்தைத்தான் ஏற்படுத்தும். அந்தத் தப்பான அபிப்பிராயத்தை, அதனால் வரக்கூடிய மானசீக கஷ்டத்தை, அவர்களுடைய அவநம்பிக்கை ஆகியவைகளையெல்லாம் போக்க வேண்டியது இந்த அரசாங்கத்தினுடைய கடமையாகும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதற்குமேலும், இந்த போலீஸ் இலாகாவிலே பணியாற்றியவர்களுக்கும், இந்த 55 பஸ்களிலே பிரயாணம் செய்த மக்களுடைய மனதும் எப்படி இருந்திருக்கும் என்பதை நாம் சிந்தித்துப்

[திரு. ஏ. எஸ். தக்ஷிணாமூர்த்தி கவுண்டர்] [20th July 1962]

பார்க்கவேண்டும். இவர்களிலே எத்தனை பேர் அடிப்பட்டார்கள் என்கிற கணக்கை யெல்லாம் பார்த்து, அவர்களுக்கும் இந்த அரசாங்கம் உதவி செய்யவேண்டும். அதோடு அதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கைகளும் எடுத்தாக வேண்டும். அது மட்டுமல்ல. இந்த வகையான கொல்குறும்பு, போக்கிரித்தனம் ஆகியவைகளிலே ஒரு கட்சி சென்றால் அல்லது பொதுமக்களே இப்படிப்பட்ட தவறான வழிகளிலே சென்றாலும், அதைத் திருத்தியமைக்க வேண்டிய பொறுப்பு, அரசாங்கத்தின் பணியாகும். அது ஜனநாயகமாக இருந்தாலும் சரி, இல்லாவிட்டாலும் சரி, இப்படியெல்லாம் செய்தால் ஜனநாயகத்தின் பேரிலேயே பிறகு அவநம்பிக்கை மக்களுக்கு ஏற்படும் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அப்போது ஜனநாயகம் தான் நாட்டிலே இருக்குமா? குறும்புத்தனம் மாறவில்லை என்று சொன்னால், மக்களிடத்திலே அரசாங்கத்தின் மீது அவநம்பிக்கை ஏற்படத் தான் செய்யும். இந்தமாதிரியான குறும்புத்தனங்களை ஜனநாயக ரீதியிலே நடக்கும் அரசாங்கம் வளரவிட்டுக் கொண்டு போகக் கூடாது. ஆகவே, இதற்கு ஒரு சரியான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தை மக்கள் சார்பாக, அதிலும் கிராம மக்கள் சார்பாக நான் கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். போலீஸ் மானியக் கோரிக்கை வந்த சமயத்திலே, அந்த மானிய கோரிக்கையை வரவேற்றுப் பேசுகின்றபோது, நாட்டுக்கு எவ்வளவு தூரம் ராணுவம் அவசியமோ, அவ்வளவு தூரம் போலீசும் தேவை என்று கூறினேன். அப்போது போலீஸ் இலாகாவிலே இருக்கிறவர்களிடம், மக்களுக்கு அச்சம் ஏற்பட வேண்டுமென்று நான் கூறினேன். அவர்களுக்கு சிகப்புத் தொப்பிகூட கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னேன். இதையெல்லாம் அனுசரித்துத் தான் நான் அப்போது சொன்னேன். அப்படி போலீசிடம் அச்சம் இருந்தால் இந்த மோசமான, இழிவான, போக்கிரித்தன மான செயல்கள் ஏற்பட்டிருக்காது. அப்படி இருந்தும், போலீசார் தகுந்த சமயத்திலே நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டதற்காக தமிழ்நாட்டு போலீசுக்கு, இந்த இலாகாவிலே உள்ள பெரிய அதிகாரிகளுக்கு மக்கள் சார்பாக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அரசாங்கமும் அப்படிச் செய்யும் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே, அரசாங்கமானது இந்த வழிவகைகளை யெல்லாம் நினைவில் கொண்டு, மக்களுக்கு பயம் ஏற்படாதவாறு, ஜனநாயகத்திலே நம்பிக்கை இருக்கக்கூடியவாறு தமிழ்நாடு அரசாங்கம் பணியாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்வதோடு, ஜனநாயகத்தின் பேரிலே நமது அரசாங்கம் நடக்கிறது என்கிற பெயரை வைத்துக்கொண்டிருக்கும்போது, இதை யெல்லாம் கண்டிக்கும் வகையிலே ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய சிற்றுரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நம்முடைய கனம் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்

20th July 1962] [திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்]

பட்டிருக்கும் இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கனம் அமைச்சர் அவர்கள், இப்போது 1,064 பேர்களுக்கு ஒரு பஸ் வீதம் விட்டிருக்கிறோம், இந்த ஆண்டுக்குள்ளாக 700 பேர்களுக்கு ஒரு பஸ் வீதம் விடப் போகிறோம் என்றார். அது மிகவும் வரவேற்கத்தக்க ஒரு அம்சமாகும். அதோடு, காலைலும், சாயங்காலத்திலும் இப்போது அதிகப்படியான நெருக்கடி ஏற்பட்டு கொண்டிருக்கிறது. இந்த நெருக்கடி நேரங்களில் குறிப்பாக, பள்ளிக்குச் செல்லும் மாணவ, மாணவிகளும், இன்னும் சிறிய குழந்தைகளும் மிகவும் அவஸ்தைப்படக்கூடிய ஒரு நிலைமையைத் தான் காண்கிறோம். சென்ற ஆண்டில், நான், திருமதி லக்ஷ்மி கார்த்தம், திருமதி குழந்தையம்மாள் ஆகிய மூவரும் பஸ்விலே செல்லக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பு கிடைத்தது. அப்போது காலேஜ் மாணவிகள் பஸ்ஸில் வந்து கொண்டிருந்தார்கள். அந்த பஸ்ஸில் ஒரே கூட்டம். அவர்கள் தங்கள் கைகளிலே ஒரு கட்டு புஸ்தகத்தைத் தூக்கிக் கொண்டும், ஒரு கையிலே டிபன் பாக்கையும், இன்னொரு பக்கத்திலே மேலே பிடித்துக் கொண்டும் வந்ததைப் பார்த்தால் மிகவும் பரிதாபகரமான நிலையாக இருந்தது. நாங்களும் நின்றுகொண்டு வந்தோம். நாங்கள் நின்றுகொண்டு வந்ததைப் பற்றிக் கவலை இல்லை. ஆனால், அந்த பஸ்ஸிலே உள்ள ஆண்கள், நிற்கும் பெண்களுக்கு இடம் கொடுக்காமலே, ஜம் மென்று உட்கார்ந்துகொண்டு வந்தார்கள். இதை நாங்கள் நின்றுகொண்டு பார்த்தோம். இந்த ஒரு நிலைமையை மாற்றியமைக்க வேண்டும். அதற்கு மதுரையிலே டி.வி.எஸ்.சிலே உள்ளதைப்போல், பெண்கள் வந்தால், அவர்கள் அமருவதற்கு இடம் கொடுத்துவிட்டு, ஆண்கள் எழுந்திருப்பதைப் போல், இங்கும் ஒரு ஏற்பாடு செய்துவிட்டால் மிகவும் நல்லது என்பதை நான் இந்தச் சமயத்திலேயே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அதோடு மாத்திரம் அல்ல திரு. சிரஞ்சீவன் அவர்கள்கூட சொன்னார்கள். அதைப் போல் 10 வயதுக்குக் குறைந்த குழந்தைகளுக்கு அரை டிக்கட் என்று வைத்து விட்டால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதோடு மட்டுமல்ல. இந்த சாயங்கால காலங்களிலே ஸ்போர் பஸ்கள் என்றிருக்கிறதே, அவைகளினுடைய டிரிப்புகளை அதிகப்படுத்துவதற்கான வழிவகைகளை செய்து கொடுத்தால், போக்குவரத்திலே உள்ள இந்த நெருக்கடியை நீக்க முடியும் என்பதையும் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்று. மவுண்டு ரோடிலிருந்து, சைதாப்பேட்டைக்குப் போக வேண்டுமென்றால் அரை மணி நேரத்திற்கு ஒரு பஸ் தான் வருகிறது. இந்த பஸ்ஸிலே நான் அடிக்கடி போவது வழக்கம். காரணம், நான் ஒரு பையனை அங்குள்ள ஆந்திர மகிளா சபாவில் சேர்த்திருக்கிறேன். அவனைப் பார்ப்பதற்குப் போவது வழக்கம். இப்படி அரை மணி நேரத்திற்கு ஒரு பஸ் போவதால், இடம் போதவில்லை. ஆகவே, அரை மணி நேரத்திற்கு ஒரு பஸ் என்றிருப்பதை, கால் மணி நேரத்திற்கு ஒரு பஸ்

[திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்] [20th July 1962]

என்று விடுவார்களானால், இதிலே செல்லும் பிரயாணிகளுக்கு எவ்விதமான கஷ்டமும் இருக்காது என்று நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்ல, இப்போது நாம் துரித சர்வீஸ் பஸ்கள் விட்டுக்கொண்டு இருக்கிறோம். அப்படி போகக்கூடிய துரித பஸ்ஸிலே திருச்சியிலிருந்து, மதுரை போகிற வழியில் நான் கோடைக்கானல் ரோட்டில் அந்த பஸ்ஸில் ஏறவேண்டி நேரிட்டது. அதிலே சீட்கள்கூட மிகவும் நன்றாக இருக்கிறது. இருந்தாலும், பொதுமக்களுக்கு பொதுப்படையான ஒரு கருத் திருக்கிறது. அதாவது, தனியார் விடக்கூடிய துரித பஸ் சர்வீசிலே உள்ளதைவிட அரசாங்கத்தார் விடும் துரித பஸ் சர்வீசிலே சார்ஜ் அதிகமாக இருக்கிறது என்று கூறினார்கள். அதற்கு கூட நான் இதிலே சீட் நன்றாக இருக்கிறது என்று அவர்களுக்கு சமாதானம் கூறினேன். அப்படியிருந்தும், அந்த பஸ் பிரயாணிகள் அரசாங்கம் லாபத்தை குறிக்கோளாகக் கொண்டிருக்கிறது என்று வருத்தப்பட்டுக் கொண்டார்கள். ஆகவே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அதற்கு தக்கதொரு விளக்கத்தை கொடுப்பது நல்லது என்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அது மாத்திரம் அல்ல. தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகட்டும் திட்டத்தை இந்த அரசாங்கம் இப்போது எடுத்திருப்பதைப் பார்த்து நான் மிகவும் பாராட்டுகிறேன். இதேபோன்று இன்னும் எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு துரிதமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். மேலும், அவர்களுடைய குழந்தைகளுக்கு கல்வி வசதி, வைத்திய வசதி போன்ற வசதிகள் எல்லாம் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்று. பஸ்களுக்கு அதிகமாக வரிகளை நாம் போட்டிருக்கிறோம் என்று ஒரு பகுதியினர் சொன்னாலும்கூட, நாம் மக்களுக்கு அதிக வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பதற்காக இப்படிச் செய்திருக்கிறோம். அப்படி வசதி ஏற்படுத்திக் கொடுப்பது அரசாங்கத்தின் கடமையாகும். ஒரு ஜனநாயக நாட்டிலே பொருளாதாரத் துறை வளர்ச்சி யடைந்து, நாடு முன்னேற வேண்டுமானால், விலைவாசி ஏறித்தான் இருக்கும். அப்படி விலைவாசி ஏறுவதை நாங்கள் விரும்பவில்லை, ஆகவே நாங்கள் ஒரு போராட்டம் அதற்காக நடத்தப் போகிறோம் என்று திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர் ஒரு போராட்டத்தை நடத்தினார்கள். கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஆங்கிலேயர்களுடைய காலத்திலே அரசியல் போராட்டத்திலே கலந்துகொண்டு, சிறை சென்றதற்கும், இப்போது இன்றையதினம் சிறைச்சாலை உள்ள நிலைமைக்கும், அன்றைக்கு அவர்கள் சிறையிலே பட்ட பாட்டிற்கும், இன்றைக்கு உள்ள சிறைக்கும் உள்ள வித்தியாசத்தைச் சற்று சித்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

20th July 1962] [திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்]

மதிப்பிற்குரிய ஒப்பற்ற தலைவர் நேருஜி அவர்கள் இங்கே வந்திருந்த சமயத்தில் பஸ்ஸை கொளுத்தினார்களே? அரசாங்கத்தின் மீது குற்றம் சாட்டுகிறேன், பஸ்ஸை கொளுத்தினவர்கள் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுத்தீர்கள்? இப்படியே நிலைமை போய்க்கொண்டிருந்தால், என்ன நடக்கும் என்று தெரியாது, எதில் கொண்டுவந்து விடும் என்று தெரியாது. தேசிய சொத்துக்கு எவ்வளவு நஷ்டம் உண்டாகியிருக்கிறது? ஏழை, எளிய மக்கள் தருகிற வரிப் பணத்திற்கு எவ்வளவு நஷ்டம் உண்டு பண்ணப்பட்டிருக்கிறது? பொது மக்களுடைய சொத்துக்கு நாசம் உண்டாக்குகிறவர்களுக்கு, பொது மக்களுடைய பணத்திற்கு நஷ்டம் உண்டாக்குகிறவர்களுக்கு ஏன் ஜீவாந்தர தண்டனை கொடுக்கக்கூடாது? அவர்களுக்கு ஜீவாந்தர தண்டனை கொடுத்து அவர்களை ஏன் வெளி மாகாணங்களிலுள்ள ஜெயில் களுக்கு அனுப்பக்கூடாது? (குறுக்கீடு)? வருஷம் தண்டனை கொடுக்கவேண்டும். அப்பொழுது தான் அவர்கள் அடங்குவார்கள். எதிர்காலம் எப்படி இருக்குமோ என்று பயமாக இருக்கிறது. என்னைப்பற்றி பயமே இல்லை. ஆனால், பொது மக்கள் பயப்படுகிறார்கள். நாங்கள் அவர்களுக்கு, அங்கத்தினர்கள் என்ற முறையில், பதில் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது.

சென்னை நகராட்சி ரோடுகளில், எல்லாத் தெருக்களிலும் போக வேண்டிய வாய்ப்பு எனக்கு இருக்கிறது. ஆங்காங்கு 'பப்ளிக் மீடிங்கில்' பேச செல்லவேண்டியிருக்கிறது. தெருக்களெல்லாம் மோசமாக இருக்கிறது. அதனால் பஸ்களுடைய டையர் சீக்கிரம் தேய்ந்துபோகிறது. நேற்று கற்களை எங்கேயிருந்து கொண்டு வந்தார்கள்? ரோடுக்கு அருகிலே கற்குன்றாக இருக்கிறது, ரோடுகளில் இருக்கிற கற்களை உடைத்துத்தான் வீசினார்கள். ரோடுகளில் இருக்கிற சிமெண்டு கற்களை உடைத்தார்கள். அந்தக் கற்களைத்தான் எடுத்து வீசினார்கள். இப்பேர்ப்பட்ட பைத்தியக் கார கும்பலின் மீது அரசாங்கம் தக்க நடவடிக்கை எடுத்து, அவர்களுக்கு தகுந்த தண்டனை கொடுக்கவேண்டும் என்று தமிழ்நாட்டு மக்கள் சார்பிலே கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பொதுச் சொத்துக்கும், பொது மக்களுக்கும் ஏற்பட்ட கஷ்ட நஷ்டங்கள் ஒரு பக்கம் இருக்க, ரோடுகளில் கற்கள் வீசப்பட்டதால், பஸ்களின் டையர்கள் பழுதடைந்து போகக்கூடிய நிலைமையில் நஷ்டப்படுத்திவிட்டார்கள். அவர்களுக்கெல்லாம் தகுந்த தண்டனை கொடுக்கவேண்டுமென்று கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

MR. SPEAKER: Some hon. Members are talking about subjects not strictly relevant to the Demand and the cut motion before the House. Therefore, I request the hon. Members to confine their remarks to the subject under discussion.

[20th July 1962

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : The Demand is Road Transport Schemes. We are discussing it.

MR. SPEAKER : There must also be a limit to going beyond the scope of the Demand.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Yesterday, we were treated badly. There was no limit.

திரு. சா. கணேசன் : அவர்கள் 'லிமிட்லெஸ்'-ஆக நடந்து கொண்டார்கள் என்றால், அதற்காக நாமும் இங்கே 'லிமிட்லெஸ்'-ஆகப் போகலாமா?

கனம் சபாநாயகர் : அது சரி. நாம் இங்கே 'லிமிட்டோடு' தான் நடக்கவேண்டும்.

* திரு. சி. சிவசுப்பிரமணியன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூற நான் முன் வந்துள்ளேன். நம்முடைய போக்கு வரத்து மான்யத்தை நல்ல முறையில் நம்முடைய கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இதை நான் பாராட்டுகிறேன், வரவேற்கிறேன். சிதம்பரம் தாலுகாவுக்கு சென்னையிலிருந்து போக்ககூடிய ஒரு பஸ் காலையில் 6 மணிக்கு இங்கே கிளம்புகிறது. பின் பஸ் கிடைப்பாது. அதேமாதிரி அங்கிருந்து 6 மணிக்குப் புறப்படுகிறது. அதற்குப் பிறகு பஸ் கிடைப்பாது. இதை 2 அல்லது 3 பஸ்களாக விஸ்தரிக்கவேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சிதம்பரம் தாலுகாவைப் பொறுத்தவரையில், பல கிராமப் பகுதிகளுக்கு பஸ்களே கிடைப்பாது. சிதம்பரத்திலிருந்து காட்டுக்கூட லுருக்கு பஸ் விடவேண்டும். சிதம்பரத்திலிருந்து பன்னப்பட்டு வழியாக விளாகத்திற்கு பஸ் விடவேண்டும். சிதம்பரத்திலிருந்து வல்லம் படுக்கைக்கு லோகல் பஸ் விடவேண்டும். இந்த மார்க்கங்களில் பஸ்கள் விட்டால், மக்கள் நல்ல முறையில் பிரயாணம் செய்ய வழி ஏற்படும் என்று கூறிக்கொள்ளுகிறேன்.

நாம் பஸ்களில் போகும்பொழுது பஸ் கண்டக்டர்களெல்லாம் அரசியலைப்பற்றி பேசிக்கொண்டே போகிறார்கள். அப்படிப் போகும் பொழுது ஏதோ நம்முடைய அரசியலைப் பற்றிப் பேசினால் நமக்கு ஏதோ சாதகமாக இருக்கும் என்று நினைத்தாலும் அவர்கள் ஏதேதோ பேசிக்கொண்டு போகிறார்கள். அதனால் நமக்கு மனக் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, கனம் அங்கத்தினர் கார்ச்சா கவுடர் சொன்னதுமாதிரி, அவர்கள் எந்த முறையில் நடந்து கொள்ளுகிறார்கள் என்பதையும், அவர்களுடைய குணங்களையும் பார்த்து, அவர்களுக்கு நல்லதோர் பயிற்சி கொடுத்தால், அதன் மூலம் அவர்கள் இந்த பஸ்களில் போகும்பொழுது பொதுமக்களுக்கு விரோதமாக சில காரியங்களைச் செய்யாமல் இருப்பார்கள் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

20th July 1962] [திரு. சீ. சிவசுப்ரமணியன்]

நேற்று நடத்தப்பட்ட போரட்டத்தைப்பற்றி ஒரு சில வார்தைகள் குறிப்பிட்டுவிட்டு, முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். வரி போடுவதற்கு முன்னாலே இங்கே போராட்டம் நடத்தினார்கள் கணம் அமைச்சர்கள் வரும்போதெல்லாம் போராட்டம் நடத்தினார்கள். அந்தப் போராட்டம் முடிந்த பிறகு, இங்கு சபையிலே எவ்வளவு தூரம் புரட்சி செய்ய முடியுமோ அவ்வளவு தூரம் புரட்சி செய்யும் பார்த்தார்கள். அதற்குப் பிறகு பல தேதிகளைக் குறிப்பிட்டு, 19-ம் தேதியை கடைசியாக நிர்ணயம் செய்தார்கள் இந்தப் போராட்டத்திற்கு. இந்தப் போராட்டம் எதற்கு? வரி உயர்வுபற்றி ஒரு போராட்டம் நடந்தது. இப்பொழுது இந்தப் போராட்டத்தினால் எவ்வளவு நஷ்டம்? அரசாங்கத்திற்கு எவ்வளவு நஷ்டம்? பொது மக்களுக்கு எவ்வளவு நஷ்டம்? பஸ்களுக்கு எவ்வளவு நஷ்டம்? அதிலே ஏற்படக்கூடிய நஷ்டத்தை ஈடுசெய்வது எப்படி? அரசாங்கம் அதற்கு வரி போடவேண்டும். திரும்பவும் இவ்வளவு வரி அதிகம் என்று போராட்டம். இவ்வளவு நஷ்டத்தையும் ஈடு செய்ய அரசாங்கம் என்ன செய்ய முடியும்? அதை ஈடு செய்ய வழி கண்டுபிடித்தாக வேண்டும். அதற்கு வழி கண்டு பிடிக்க வேண்டுமென்றால், ஏதாவது ஒன்றில் வரி வைக்கவேண்டும். பஸ்ஸில் வைக்கவேண்டும், அல்லது மோட்டாரில் வைக்க வேண்டும். அல்லது ஜனங்களிடமிருந்து வேறு வழியில் வசூல் செய்ய வேண்டும், அல்லது கடையிலிருந்து வசூலிக்கவேண்டும், விற்பனை வரி போடவேண்டும். ஏதாவது ஒன்றில் வரி வைக்க வேண்டும். அப்படி வரி வைக்கிற நேரத்தில் அதற்கு ஒரு போராட்டம் நடக்கும். அதிலே நஷ்டம் ஏற்படும். அதிலே ஒரு லட்ச ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டால் அந்த நஷ்டத்தை ஈடுசெய்வதற்கு சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். நடவடிக்கை எடுக்கும்பொழுது எதிலாவது வரி வைக்க வேண்டும். பிறகு அதன் காரணமாக ஒரு போராட்டம். அவர்கள் என்ன நினைத்துக் கொண்டு இப்படி செய்கிறார்கள், காங்கிரஸ் கட்சி புரட்சி செய்தார்கள். வெள்ளையர்களை வெளியேற்றுவதற்கு சில முறைகளைக் கண்டுபிடித்தார்கள். போராட்டம், புரட்சி என்றெல்லாம் அவர்கள் பேசுகிறார்களே, 'நாங்கள்' என்ன தண்டவாளத்தை பெயர்த்தோமா, போஸ்டு ஆபீசை கொளுத்தினோமா' என்று சொன்னார்கள். அவர்களும் இப்பொழுது வழி கண்டுபிடித்திருக்கிறார்கள். நேற்று 'டெலிபோன் பூத்'-ஐ கொளுத்தினார்களே? பொது ஜனங்களுக்கு மிகவும் கஷ்டம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நான் அந்தப் பக்கத்தில் சென்று பார்த்தேன். அங்கே ரோடில் உள்ள பொதுமக்கள் பேசிக்கொண்டிருப்பதை தனியாக நின்று கேட்டேன். 'என்ன அக்கிரமம், என்ன புரட்சி, என்ன கிளர்ச்சி? இதுவா ஒரு புரட்சி? இதன் மூலம் நல்லதா வரப்போகிறது ஜனங்களுக்கு' என்று அவர்கள் பேசும்பொழுது என் மனம் வேதனைப்பட்டது. ரோடுகளிலே பார்த்தால் கண்ணாடித் துண்டுகள், கற்கள் சிதறிக்கிடந்தன. ரொம்ப அலங்கோலமாக இருந்தது. எவ்வளவு பெரிய நஷ்டம் அரசாங்கத்திற்கு? இந்தத்

[திரு. சீ. சிவசுப்பிரமணியன்] [20th July 1962]

தகவல்களையெல்லாம் பார்க்காமல், நாளைக்கு அவர்கள் நிச்சயம் என்ன சொல்லுவார்கள் என்றால் 'நாங்களா புரட்சி செய்தோம், நாங்களா அம்மாதிரி கொளுத்தினோம், நாங்களா கற்களை வீசினோம், நாங்களா கண்ணாடித்துண்டுகளை வீசினோம், நாங்களா பஸ்களை உடைத்தோம், கிடையாது, கிடையாது, யாரோ வேடிக்கை பார்க்க வந்தவர்கள் அதையெல்லாம் செய்தார்கள்' என்று நிச்சயமாகச் சொல்லுவார்கள். ஆகவே, இதுபற்றி நமது அரசாங்கம் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கனம் சபாநாயகர் : கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் பேசுவது அவர்களுக்குக் கற்றுக்கொடுப்பதுபோல் இருக்கிறதே!

திரு. சீ. சிவசுப்பிரமணியன் : இவர்கள் இம்மாதிரி 'புரட்சி செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள், இதற்கு நம்முடைய அரசாங்கம் சரியான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, நான் பேசுவதற்கு இந்த சந்தர்ப்பத்தை அளித்த கனம் தலைவர் அவர்களுக்கு நான் என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. சா. கணேசன் : 'ஆன் எ பாயிண்டு ஆப் ஆர்டர், ஸார்.' விஷயத்தைவிட்டு எல்லோரும் இப்படியே விலகிப்போய் வேறு துறைக்குப் போய்க்கொண்டிருப்பதால், சட்டசபையில் வாதம் நெறிபடச் செல்லுகிறதா என்பதைப் பார்த்து கனம் சபாநாயகர் அவர்கள் ஒழுங்குபடுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

* **திரு. அ. ராகவ செட்டி :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, சென்னையிலே ஓடும் அரசாங்க பஸ்களில் தினந்தோறும் படும் கஷ்டங்கள் சிலவற்றை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். முக்கியமாக வெளியூர்களிலிருந்து வருகிற ஒவ்வொருவருக்கும் இங்கு ஒரு அரசாங்க பஸ் சர்வீஸ் இருக்கிறது என்பது தெரியும். அதிலே சென்று அவர்களுடைய வேலைகளைப் பார்க்க வசதியில்லாமல் எப்பொழுது பார்த்தாலும், கூட்டமாகவே இருக்கிறது. சாதாரணமாக நாணும் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய ஒருவர், ஒரு மூலையிலிருந்து இன்னொரு மூலைக்குச் செல்லவேண்டுமென்று சொன்னால், அரை மணி நேரத்திற்குக் குறைவில்லாமல் ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாப்பிலும் நிற்கவேண்டிய நிலை இன்னும் இத்தனை வருஷங்கள் ஆகியும்கூட இருக்கிறது. ஆனால், நம்முடைய கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஏராளமான பஸ்களை போட்டிருப்பதாகவும், அதற்கு வேண்டியதை செய்துகொண்டிருப்பதாகவும் சொல்லுகிறார்கள். என்ன செய்திருந்தபோதிலும், ஜனங்களுக்கு தினந்தோறும் ஏற்படும் கஷ்டம் இன்னும் ஒரு வகையிலும் குறைந்தபாடிಲ್ಲ இன்று நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

முக்கியமாக, இத்தனை வருஷங்கள் ஆகியும் பஸ்களில் 'ஸ்டாண்டிங் பாசஞ்சேர்ஸ்' அனுமதிப்பதை அப்படியே வைத்திருக்கிறார்கள். பஸ்களில் இறங்கும்போதும், ஏறும்போதும்

20th July 1962] [திரு. அ. ராகவ ரெட்டி]

ஆண்கள், பெண்கள் என்ற வித்தியாசம் இல்லாமல் ஒருவருக் கொருவர் தள்ளிக்கொண்டு ஏறுவதும், வெளியே வருவதும் இன்னமும் நடந்துகொண்டுதான் இருக்கிறது. கூடியசீக்கிரம் அம்மாதிரி பிரயாணிகள் நின்றன்கொண்டுபோவதை நிறுத்த முயற்சி செய்ய வேண்டுமென்று கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சென்னையிலிருந்து திருப்பதிக்கு முன்னு வழிகள் வழியாக பஸ்கள் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளிலே, சென்னையிலேயே எல்லா இடங்களும் நிறைந்து விடுகின்றன. மத்தியில் உள்ளவர்கள் அதிலே போகவேண்டுமென்று நினைத்தால், ஒரு நாங்கூட இடம் கிடைக்காமல் அந்த வண்டிகளிலே போக முடியாது என்ற நிலைமை இருக்கிறது. குறிப்பாக 104-ம் நம்பர் பஸ் என்னுடைய ஊராசிரிய பாலவாக்கம் வழியாகச் செல்லுகிறது. ஒரு நாங்கூட அதிலே இடம் கிடைப்பதில்லை. இப்பொழுது இரண்டு பஸ்கள்தான் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. நல்ல லாபம் வாக்கூடிய ரூட்கள் அவை. இருபது பஸ்கள் போட்டாலும் பிரயாணிகள் இருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே இந்த திருப்பதி ரூட்டில் இன்னும் அதிகமான பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து சென்னை ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் கண்டக்டர்கள், டிரைவர்களைப் பற்றி சில அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். எனக்குத் தெரிந்த வரையில் ஒரு சிலர் தவறாக நடப்பது உண்மையாக இருந்தாலும், அதிலே வேலை பார்க்கும் அநேகம் பேர்கள் பிரயாணிகளிடத்தில் மரியாதையாகவும், கண்ணியமாகவும் நடந்துகொள்கிறார்கள். உதாரணமாக, ஒரு மாதத்திற்கு முன்னால் நான் ஒரு பஸ்ஸிலே செல்லும்பொழுது என்னுடைய பையை அதிலே விட்டுவிட்டேன். அந்தப் பையிலே சில தஸ்தாவேஜிகள் இருந்தன. அந்தப் பையை அப்படியே வைத்திருந்து என்னிடம் திருப்பிக் கொடுத்தார்கள். அதிலே நல்லவர்களும் இருக்கிறார்கள். ஒரேயடியாக எல்லோரையும் குறைவாகப் பேசுவது நியாயமில்லை யென்று நான் கருதுகிறேன். வேண்டுமானால் இன்னும் அதிக மரியாதையோடு அவர்கள் நடக்கவேண்டுமென்று சொல்லலாமே தவிர, அவர்கள் முற்றிலும் மரியாதைக் குறைவாக நடக்கிறார்கள் என்று சொல்வது அவ்வளவு நியாயமல்ல. அவர்களுக்கு ஏராளமான சலுகைகளை சர்க்கார் கொடுத்திருந்தபோதிலும், இன்றைக்கு காலையிலே நம்முடைய கோட்டையின் முன்பு கூட்டமாக கூடி இருந்தார்கள். அவர்களுடைய படியை உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்கள். அவர்களுடைய குறைகள் நியாயமானதாக இருக்கும் என்றுதான் நான் நினைக்கிறேன். அந்தக் குறைகளை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக நமது கனம் தொழிலமைச்சர் அவர்கள் தொழிலாளிகளுக்கு வேண்டியவர் என்று பெயரெடுத்தவர்கள். அவர்களுடைய இலா

[திரு. அ. ராகவ ரெட்டி] [20th July 1962]

காவிலேயே வேலை செய்யும் தொழிலாளர்கள் இந்தக் கோட்டை முன் ஆர்ப்பாட்டம் செய்யவந்திருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்தும்பொழுது நான் உண்மையிலேயே வருத்தப்படுகிறேன். சர்க்கார் ஊழியர்கள் இம்மாதிரி கோட்டைக்கு முன்பு ஆர்ப்பாட்டம் செய்யக்கூடிய ஒரு நிலை தவிர்க்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நேற்று சென்னையிலும் நம்முடைய மாகாணம் முழுவதிலும் நடந்த சம்பவங்களைப் பற்றி பல அங்கத்தினர்கள் பேசினார்கள். அவைகளைப் பற்றி கனம் நிதியமைச்சர் அவர்களும் இன்று காலைலே அவருக்குக் கிடைத்திருக்கும் தகவல்களை நம் முன் வைத்தார்கள். யாரால் தவறு ஏற்பட்டது என்பதை நன்றாக அறிந்துகொள்ளாமல் இப்படியெல்லாம் பேசுவது நல்லதாக இருக்காது. இன்னும் 2, 3 நாட்களில் நம்முடைய மாநிலத்திலே உள்ள எல்லாப் பகுதிகளிலும் என்ன நடந்தது என்பதைத் தெரிந்துகொண்ட பிறகு, யார் தவறு செய்திருக்கிறார்கள் என்பதைப் பற்றியோ அல்லது என்ன தண்டனை கொடுக்க வேண்டும் என்பதைப் பற்றியோ பேசலாமே தவிர, விவரங்களை நன்றாகப் புரிந்து கொள்ளாமல் இந்தச் சபையிலே பேசுவது நியாயமல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, எனக்கு இந்த வாய்ப்பு அளித்ததற்காக எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர் : 'ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர், ஸார், கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள், இந்த சபையிலுள்ள அங்கத்தினர்கள் விஷயங்களைப் புரிந்து கொள்ளாமல் பேசுகிறார்கள் என்று சொல்வது முறையா?'

MR. SPEAKER : There is no point of order.

* திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்றைக்கு தேசியமயமாக்கப்பட்டுள்ள ஊர்திகளினுடைய மான்யக் கோரிக்கையைப் பற்றி பேசும்பொழுது ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். நேற்று நமது அரசாங்க பஸ்களுக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டத்தையும், இன்றைக்கு விவாதத்தில் இருக்கும் மான்யத்தையும் சேர்த்துப் பேசுவதிலே சில எதிர்க்கட்சிக்காரர்களுக்கு கொஞ்சம் கோபம் ஏற்படுகிறது. ஆனால் நேற்றைய தினம் மறியல் நடந்து பஸ்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டதையும், இன்றைக்கு அதைக் குறித்து மான்யம் இங்கே விவாதத்திற்கு வருவதையும் பார்த்தும்பொழுது, இரண்டையும் ஒன்று சேர்த்து கடவுளாகவே இப்படிப்பட்ட ஒரு சந்தர்ப்பத்தை ஏற்படுத்தி வைத்திருக்கிறாரோ என்னமோ, தெரியவில்லை. ஆனால் வருங்காலத்தில் இப்படிப்பட்ட சமயங்களில் அரசாங்கமும் மக்களும் எவ்வாறு நடந்து கொள்ளவேண்டும் என்பதை நாம் கவனிக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்கள் பொதுமக்களின் சொத்து. அதிலே என்ன குறை

20th July 1962] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

கள் இருந்தாலும் சரி, என்ன நஷ்டம் வந்தாலும் சரி, அது மக்களைப் பாதிக்கும், அரசாங்கத்தையும் பாதிக்கும். இது ஒரு தனிப்பட்ட அரசியல் கட்சியின் சொத்து மாத்திரம் அல்ல. நாட்டு மக்களின் சொத்து. அந்த வகையிலே, இந்தப் போக்குவரத்து பஸ்களை “தேசியமயமாக்குங்கள், தேசியமயமாக்குங்கள்” என்று ஒரு புறத்திலே எதிர்க்கட்சியினர் சொல்லிவிட்டு, மறுபுறத்திலே அந்தப் பஸ்களுக்கு தீ வைப்பது என்றால், “படிப்பது ராமாயணம் இடிப்பது ராமர் கோவில்” என்ற முறையிலேதான் இருக்கிறது. எத்தனை பேர் அடிபட்டார்கள், எப்படி எப்படி அடிபட்டார்கள் என்பதையெல்லாம் புரிந்துகொண்டு பேசவேண்டுமென்று கனம் அங்கத்தினர் சொன்னார். இதிலே கலந்து கொண்டு சர்க்கார் சொத்துக்கு நஷ்டம் விளைவித்தவர்களுக்கு, ஆராய்ந்து தண்டனை வழங்குவதற்கு நீதிமன்றங்கள் இருக்கின்றன. ஆனால் மக்களுக்கு ஏற்பட்ட அவஸ்தையை நாம் கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு எடுத்துச் சொல்லவேண்டும். ஏனென்றால் வருங்காலத்தில் இம்மாதிரி சம்பவங்கள் ஏற்பட்டால் பொதுமக்களைப் பாதிக்காத வகையில் வழி வகை செய்வதற்கு என்ன ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும் என்பதை நாம் கவனிக்க வேண்டும். நேற்று 40 சர்க்கார் பஸ்கள் சேதமடைந்தன. அந்த நாற்பது பஸ்களிலே, ஹைகோர்ட்டுக்கு எதிராக உள்ள பஸ்களை, அவற்றில் ஆட்கள் இல்லாமல் இருந்தபொழுது, கொடிக்குப் பதிலாக கையிலே தடி கொண்டு வந்து கண்ணாடியை யெல்லாம் சின்னாபின்னமாக ஆக்கினார்கள். சிறு பிள்ளைத்தனமாக இவர்கள் விளையாடி இருப்பதை அரசியல்வாதிகள் பொறுப்புடன் கவனிக்க வேண்டும். இப்படி இவர்களின் பொறுப்பற்ற செயல்களின் காரணமாக பல சர்க்கார் பஸ்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கும்பொழுது, இந்தப் பஸ்களெல்லாம் இன்ஷூர் செய்யப்பட்டிருக்கின்றனவா என்பதை அரசாங்கம் கவனிக்க வேண்டும். அப்படி இந்தப் பஸ்களை இன்ஷூர் செய்திருந்தால், இந்த நஷ்டத்தை இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகள் ஏற்றுக் கொள்ளும். இப்படிப் பொறுப்பற்ற அரசியல் கட்சிகள் நம் நாட்டில் உலவும் வரை, நாமும் முன்னாக்கிரதையாக இருப்பது நல்லது. ஆகவே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இந்தப் பஸ்கள் இன்ஷூர் செய்யப்பட்டிருக்கின்றனவா, அப்படிச் செய்திருந்தால் இந்த நஷ்டம் நம் கைக்கு கிடைக்குமா, அப்படிச் செய்யத் தவறியிருந்தால் வருங்காலத்திலாவது இந்த பஸ்களை இன்ஷூர் செய்து அந்த நஷ்டம் நம்மை பாதிக்காத அளவுக்கு நாம் பார்த்துக் கொள்ள முடியுமா என்பதையெல்லாம் ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நேற்று இந்த வண்டிகளை உடைத்தவர்களைப் பார்த்தால் அரசாங்கத்திற்கு ஒரு நயாபைசாகூட வரி கொடுத்திருக்க மாட்டார்கள் என்றே தோன்றுகிறது. அப்படி வரி கொடுப்பவர்களாயிருந்தால் அவர்களுக்கு ஓரளவுக்காவது அக்கறை இருக்கும். பொறுப்பற்றவர்களாக இருப்பதால்தான் இம்மாதிரி பஸ்களுக்கு தீ வைத்தும் பிரயாணிகளை அடித்தும் இருக்கிறார்கள். இவர்களை அடித்துப் பறித்தாலும்

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [20th July 1962]

ஒரு நயா பைசாகூட தேரூது. ஆகவே எதிர்காலத்தில் இம்மாதிரி ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படாமல் இருக்க சர்க்கார் பஸ்களை இன்ஷூர் செய்து நம் கையை பிடிக்காமல் பாதுகாத்து கொள்வது நல்லது. விலைவாசியைக் குறைப்பதற்காக மறியல் செய்யப் போகிறோம் என்று சொன்னார்கள். அதுவும் மாவட்ட கலெக்டர் அலுவலகங்களில்தான் அவ்வாறு மறியல் செய்யப் போகிறோம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் நிர்ணயித்த இடத்திலும் செய்யவில்லை, சொன்ன வார்த்தையையும் காப்பாற்றவில்லை. போலீஸ் படையினர் கலெக்டர் அலுவலகத்தைச் சுற்றி இருந்தபொழுது பிற இடங்களிலே மக்கள் அடிபட்டார்கள். பாஸஞ்சர்களை பஸ்களிலிருந்து இறக்கி விட்டு, அவர்களை அடித்து நடந்து போகும்படிச் செய்தார்கள். பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்களின் பஸ்கள் கூட சேத மடைந்தன. இம்மாதிரி ஒரு நிலைமை ஏற்படுமேயானால் பஸ்ஸிலே போகிற பிரயாணிகளுக்கு பயம் ஏற்பட்டு எந்த நேரத்தில் என்ன நேருமோ என்ற அச்சம் ஏற்படும். இனிமேல் இம்மாதிரி பொறுப்பற்ற கட்சிகள் மறியல் செய்கிறோம் என்று சொன்னால் ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும் ஒரு போலீஸ்காரரையோ அல்லது ராணுவத்திலுள்ள ஒருவரையோ பாதுகாப்புக்காக அனுப்ப வேண்டும். அப்படி இல்லாவிட்டால் பஸ் பிரயாணிகளை எந்த இடத்திலாவது இறக்கி விட்டு, அவர்களை உதைத்து, அவர்கள் வேறு அவமானத்திற்கும் உள்ளாகும்படியான நிலைமை ஏற்படும். ஆகவே பஸ்களை தேசிய மயமாக்கும்போது வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதற்கு என்னென்ன நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்பதைப் பற்றி சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இந்தத் துறையைச் சற்று அதிகமாக கவனித்து வரவேண்டும். உண்மையில் பார்க்கப் போனால் சென்னையில் பஸ்களை தேசிய மயமாக்கிய பிறகு நிலைமை எவ்வளவோ மாறுபட்டிருக்கிறது. இங்குள்ள பஸ் சர்வீஸ் எவ்வளவோ எடுத்துக்காட்டாகத்தான் இருக்கிறது. முன்பு இருந்த குறைகள் எல்லாம் கொஞ்சங் கொஞ்சமாக நீக்கப்பட்டுத் தான் வருகின்றன. அதிகப்படியான பஸ்களை போட்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் போதவில்லை என்று சொன்னாலும் உடனடியாகப் போட்டுக்கொண்டும் இருக்கிறார்கள். அப்படிப் போட்டுக் கொண்டிருந்தாலும்கூட சில இடங்களில் அரை மணி நேரம் முக்கால் மணி நேரம் காத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அதிலும் பீக் ஹவர்ஸில் அதிக நேரம் காத்துக் கொண்டிருக்கும்படியாகத்தான் இருக்கிறது. பீக் ஹவர்ஸில் ஹைக்கோர்ட்டுக்குப் பக்கத்தில் போய்ப்பார்த்தால் இது நன்றாகத் தெரியவரும். இம்மாதிரியே பல இடங்களிலும் நின்று கொண்டுதானிருக்கிறார்கள். பகல் பூராவும் வேலை செய்துவிட்டு மாலையில் வீடு சென்று ஓய்வு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று நினைத்துக்கொண்டு பஸ்ஸுக்கு வந்தால் அங்கும் காத்துக் கிடக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்பொழுது அரசாங்கத் தைத்தான் குறை சொல்லுகிறார்கள். அவ்வளவு பழியையும் அரசாங்கத்தின்மீதுதான் போடுகிறார்கள். ஆகவே அதிகப்படி

20th July 1962] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

யான பஸ்களை காலை மாலை நேரங்களில் விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். முடிந்தால் ஷட்டில் சர்வீஸ்கூட விடலாம். இப்போதும் சில ஷட்டில் ஸர்வீஸ்களை விடுகிறார்கள். ஆனால் அவைகள் எல்லாம் தென் சென்னையில்தான் விடப்படுகின்றன. வட சென்னைக்குக் கிடையாது. வட சென்னையில்தான் அதிகப்படியான மக்கள் பஸ்களை நம்பிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே அங்கு அதிகப் படியான ஷட்டில் ஸர்வீஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இங்கு பார்த்தால் வடக்குத் தேய்கிறது, தெற்குத்தான் வளருகிறது என்பது தெரியவரும். ஆகவே வட சென்னையில் அதிகப்படியான ஷட்டில் சர்வீஸ் பஸ்களை விட வேண்டும் என்று தர்ழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக நம்பர் ஆலீப் பஸ்ஸஸ், இப்பொழுது 700 அல்லது 750 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. தனியார் துறையில் பார்த்தால் 100-க்கு 12 பஸ்கள் தான் ரோடுக்குப் போகாமல் சர்ட்டிபிகேட் வாங்குவதற்கும் மற்றப்படி போய்க்கொண்டிருப்பதற்கும் இருக்கும். ஆனால் சர்க்கார் துறையில் நடத்தக் கூடிய பஸ் சர்வீஸில் 100-க்கு 20 பஸ்கள் ரோடுக்குப் போகாமல் இருக்கின்றன. தனியார் துறையில் இருப்பது போன்று 100-க்கு 12 பஸ்தான் ரோடுக்கு போகாமல் இருக்கக்கூடிய அளவில் சர்க்கார் துறையிலும் இருக்கும்படியாக இருக்க வேண்டும். அந்த அளவில் இதைக் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதை அதிகாரிகள் கவனிக்க வேண்டும். இது அவர்களுடைய பொறுப்பு. ஆனால் அதிகாரிகளைப் பற்றி குறை கூறக் கூடாது. அவர்கள் எவ்வளவோ திறமையாகத்தான் வேலை செய்கிறார்கள். இப்படி அதிகப்படியாக ரோடுக்கு போகாமல் இருப்பதற்குக் காரணம், பஸ்களுக்கு வேண்டிய ஸ்பேர் பார்ட்கள் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படிச் கிடைத்தாலும் அவைகள் துரிதமாக கிடைப்பதில்லை என்றும் கூறினார்கள். ஸ்பேர் பார்ட்களை வாங்கும்போது பஸ்களுக்கு உபயோகப் படக்கூடிய ஸ்பேர் பார்ட்டுகளைத்தான் வாங்க வேண்டும். பிரயோசனப்படாத ஸ்பேர் பார்ட்டுகளை வாங்கி அவைகளை உபயோகப் படுத்தாமல் கட்டி வைத்துக்கொண்டிருப்பதில் பிரயோசனம் இல்லை. ஆகவே எவ்வளவு சீக்கிரம் ஸ்பேர் பார்ட்களைப் போட்டு ரோடுகளுக்குக் கொண்டு வர முடியுமோ, அவ்வளவு சீக்கிரத்தில் மோட்டார்களை ரோடுகளுக்குக் கொண்டு வரவேண்டும். இதனால் அதிகாரிகளை குற்றம் சொல்வதற்கு இல்லை. அவர்கள்மீது தவறு இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே தகுந்த ஸ்பேர் பார்ட்களை உடனடியாக வாங்கி வைத்துக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதற்கு வேண்டிய சூழ்நிலையை ஏற்படுத்திக்கொடுக்க வேண்டும் என்றும், அது அரசாங்கத்தினுடைய பொறுப்பு என்றும் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [20th July 1962]

அடுத்தபடியாக என் தொகுதியில் திருவொற்றியூர் ஹைரோடுக்குப் பக்கத்தில் மீனும்பாள் நகர், மீனும்பாள் சிவராஜ்புரம் சுண்ணாம்பு காளவாய், சுதந்தராபுரம் போன்ற இடங்களில் அதிகப்படியான மக்கள் வசித்து வருகிறார்கள். அங்கே பெரிய சேரிகள் இருக்கின்றன. அதிக மக்கள் வசிக்கிறார்கள். அந்த ரோடில் ஒரு பஸ்கூட கிடையாது. முடிந்தால் அந்தப் பகுதிக்கு எந்த விதத்திலாவது ஒரு பஸ் சர்வீஸை விடுவதற்கு முடியுமா என்று பார்க்க வேண்டும். இதைப்பற்றி கொஞ்சம் யோசனை செய்து பார்க்க வேண்டும் என்று தாழ்மையுடன் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக கண்டக்டர்கள் சில ஸ்டாப்புகளில் பஸ்களை நிறுத்துவதே கிடையாது. பஸ்ஸில் இடம் இருந்தால்கூட அவர்கள் நிறுத்துவது கிடையாது. அந்த ஸ்டாப்புகளில் அவர்கள் போகக்கூடிய வேகத்தைப் பார்த்தால், அடுத்த ஸ்டாப்பிலாவது நிற்பார்களோ மாட்டார்களோ என்றுகூடத் தோன்றும். எவ்வளவோ பேர்கள் நின்று கொண்டிருந்தாலும் பஸ்களை நிறுத்துவது கிடையாது. இடம் இல்லை என்றால் "இடம் இல்லை" என்றாவது சொல்லிவிட்டுப் போகலாம். அதுவும் சொல்வது இல்லை. அப்படி நிறுத்தாமல் போவதால் அதைத் தூரத்திக் கொண்டு அடுத்த ஸ்டாப்பு வரையில் பிரயாணிகள் ஒடிப்போய்ப் பஸ்ஸை பிடிக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. காலையில் சாப்பிட்டு விட்டு ஆபீஸ்களுக்குப் போவதாக இருந்தால், எப்படி வயிறு தெரிக்க ஓட முடியும். ஆகவே இந்த முறையில் கண்டக்டர்கள் அக்கறை இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். இதை கவனித்து கண்டக்டர்களை நல்லபடியாக நடந்து கொள்ளும்படியாகச் சொல்ல வேண்டும். இடம் இருக்கும்போது கட்டாயம் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லவேண்டும் என்று கண்டக்டர்களுக்குச் சொல்ல வேண்டும். இப்பொழுது கண்டக்டர்கள் எவ்வளவோ மரியாதை தெரிந்துகொண்டு விட்டார்கள். மரியாதை கொடுக்கவும் ஆரம்பித்து விட்டார்கள். இன்னும் நல்ல முறையில் நடந்து கொண்டால் எவ்வளவோ நன்மையாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். பத்மநாபா டாக்ஸிக்குப் பக்கத்தில் திருப்பள்ளி தெரு என்று இருக்கிறது. அங்கு ஒரு பஸ் ஸ்டாப் இருக்கிறது. அது நெருக்கடியான இடம். அங்கு பஸ்களை கண்டக்டர்கள் நிறுத்துவதே கிடையாது. ஆகவே அங்கு பஸ்களை நிறுத்துமபடியாக கண்டக்டர்களைக் கூப்பிட்டுச் சொல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அப்படிச் செய்தால் ரொம்பவும் சிறந்ததாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கு பாட்டா ஒரு ரூபாய் ஐம்பது நயாபைசா கொடுக்க வேண்டும். ஆறு மணி நேரம், எட்டு மணி நேரம் என்று வேலை செய்தால் அதற்குத் தக்கபடி பாட்டா கொடுப்பது என்ற முறையில் ஒரு ஸ்டாப் சிஸ்டத்தை அமைத்திருக்கிறார்கள். எஸ்டிமேட் கமிட்டியின் சிபாரிசைப்படி அப்படிச் செய்திருக்கிறார்கள். அப்படி இல்லாமல் எல்லோருக்குமே ஒரு ரூபாய் ஐம்பது

20th July 1962] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

நயா பைசா என்று வைத்து விடலாம். முழு நேர வேலை செய்கிறவர்களுக்கு அப்படிக் கொடுக்க முன் வரலாம். நமக்கு எவ்வளவோ இதன் மூலமாக லாபம் வருகிறது. அதனால் இவர்களுக்கு அதிகமாகவே கொடுக்கலாம். யார் யார் ஒழுங்காக எட்டு மணி நேரமும் வேலை செய்கிறார்களோ அவர்களுக்கு ஒரு ரூபாய் ஐம்பது நயா பைசா கொடுக்கலாம். அதனால் அவர்கள் அதிக உற்சாகத்துடன் வேலை பார்ப்பார்கள், அதிக ட்ரிப்புகள்கூட போவார்கள். அதைப் பார்த்துக்கொண்டு மற்றவர்களும் ஒழுங்காக வேலை பார்க்க முயற்சிப்பார்கள். ஆகவே ஸ்லாப் சிஸ்டம் இல்லாமல் இந்த முறையைக் கையாள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இப்பொழுது போனஸ் கொடுக்கிறார்கள். அதை நல்ல முறையில் இன்னும் அதிகப்படியாக கொடுக்க முன் வரவேண்டும். அப்படிக் கொடுத்தால் அவர்களுக்கு உற்சாகம் வந்து நல்ல முறையில் வேலை பார்ப்பார்கள், நல்ல பொறுப்புடன் வேலை பார்ப்பார்கள். ஆகவே இப்படி அவர்களுக்கு இருக்கக் கூடிய குறைகளை நீக்குவதற்கு வழிவகை செய்யவேண்டும். அவர்களுடைய குறைகளை எந்த அளவுக்குக் குறைக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்குக் குறைக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இப்பொழுது ட்ரைவர் பஞ்சம் இருக்கிறது. நாட்டில் இருப்பதுடன், ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டிலும் ட்ரைவர் பஞ்சம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே அதிகப்படியான தொழிலாளர்களுக்கு ட்ரைவிங் பழகிக்கொடுத்து இந்த ட்ரைவர் பஞ்சத்தைப் போக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக amenities to workers. இதைக் கொஞ்சம் நாட்களாகக் காட்டி வருகிறார்கள். இந்த இலாகாவில் வருகிற லாபத்தை அவர்களுக்கு சௌகரியம் செய்து கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இப்பொழுது, சில இனங்களில் செய்து வருகிறார்கள். அது வரவேற்கத் தக்கதாக இருக்கிறது. ஆனால் சில சமயங்களில் அது துரிதமாக நடைபெறவில்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். மூன்று நான்கு வருஷங்களாக அடையாறில் இவர்களுக்கு என்று டெப்போ ஒன்று கட்டுவதாகச் சொன்னார்கள். அது இன்னும் ஆரம்பிக்கப்படவில்லை. காலதாமதமாகிறது. உடனடியாக அவைகளைச் செய்து கொடுக்க ஆரம்பித்தால் அங்கே வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு உற்சாகம் இருக்கும். அதிகமாக உழைப்பதற்கும் முன் வருவார்கள். ஆகவே அவர்களுடைய குறைகளை அவ்வப்போது தீர்த்து வைக்க வேண்டும். அவர்களுடைய குறைகளை உடனடியாகத் தீர்ப்பதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும். லாபம் அதிகமாக வந்தால், அவர்களுக்கு அதிகமான வசதிகளைச் செய்ய முற்பட வேண்டும். அப்பொழுதுதான் தேசியமயமாக்கிய தொழில் நல்ல முறையில் ஒழுங்காக நடக்கும்.

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [20th July 1962]

கடைசியாக ஒன்றைச் சொல்லிக்கொண்டு முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். அங்கே இருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களுடைய மத்தியில் சில குறைகள் குழுவிக் கொண்டிருக்கிறது. ப்ரமோஷன் கொடுப்பதில் சீனியாரிட்டியைப் பார்ப்பதில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். யாராவது க்ளீனராக இருந்தால் அவருக்கு பிட்டர் 2 கொடுக்க வேண்டும். அப்படிக் கொடுக்கும்போது சீனியாரிட்டியைப் பார்த்துத்தான் கொடுக்க வேண்டும். பிட்டர் 2-ஆக இருந்தால் பிட்டர் ஒன்றாகவும், மெக்கானிக் இரண்டாவதாக இருந்தால் மெக்கானிக் ஒன்றாகவும் ப்ரமோஷன் கொடுக்க வேண்டும். அந்த முறையில் கொடுக்கும்போது சீனியாரிட்டியைப் பார்ப்பதில்லை என்று சொல்லிக்கொள்ளுகிறார்கள். சிலருக்கு மட்டும் அதிகப்படியான ப்ரமோஷன் கொடுத்து வருகிறார்கள் என்ற குறை அதிகமாக இருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. இதைச் சற்று கண்காணித்து முடிந்த வரையில் சீனியாரிட்டியை ஒவ்வாறு பண்ணாமல் அவர் தகுதியற்றவராக இருந்தால் ஒழிய, ஒழுங்காக ப்ரமோஷன் கொடுக்கும் அளவில் இருக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆனால் இப்பொழுது என்ன நடக்கிறது என்றால், அப்படி ப்ரமோஷன் கொடுத்துவிட்டு அதே டெப்போவில் வைக்காமல்—அப்படி வைத்து விட்டால் ப்ரமோஷன் கொடுத்தது தெரிந்து விடும் என்று கருதி—அவரை வேறு டெப்போக்களுக்கு மாற்றி விடுகிறார்களாம். ஏனென்றால் மூன்று நான்கு டெப்போக்கள் இருப்பதால் இப்படிச் செய்யப்படுகிறது என்றும், அப்படி மாற்றி விட்டால் தெரியாமல் இருக்கும் என்றும், அப்படிச் செய்கிறார்கள் என்றும் சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே நல்ல முறையில் ப்ரமோஷன் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

12-00
noon.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: அந்தமாதிரியாக விவரம் இருந்தால் கனம் அங்கத்தினர் அதை எழுதி அனுப்பவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி: இந்தமாதிரியான வி.ஐ.டி. வேலையையும் செய்யவேண்டுமென்றால் செய்யத் தயார்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: எப்படி கனம் அங்கத்தினர் எந்தவிதமான ஆதாரமும் இல்லாமல் இத்தகைய குற்றச் சாட்டுகளைச் சொன்னார்கள்?

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி: நான் ஆதாரம் இல்லாமல் சொல்லவில்லை. இப்படி நடக்கிறது என்கிற விஷயத்தை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்தேனே தவிர, குற்றச்சாட்டுகளைக் கொண்டுவரவேண்டும் என்பதற்காகச் சொல்லவில்லை. இது விஷயமாக நானும் எனக்குக் கிடைக்கின்ற தகவல்களைக் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறேன். நம் எல்லோருடைய கொள்கையும் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்யவேண்டும் என்பதுதான். ஆகவேதான் இந்தமாதிரியாக சீனியாரிட்டியை ஒவ்வாறு பண்ணக்கூடாது என்று நான் வற்புறுத்திக் கூறிக் கொள்கிறேன்.

20th July 1962] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

மேலும் வேலை நேரம் போக பாக்கியுள்ள நேரத்தில் காலையிலோ, மாலையிலோ தொழிலாளர்களுக்கென்று சில கோர்சுகள் நடத்தலாம். மெக்கானிக்காக வந்தவன் மெக்கானிக்காகவே இருந்து சாகவேண்டும், பிட்டராக வந்தவன் பிட்டராகவே இருந்து ஓய்வுபெறவேண்டும் என்ற சூழ்நிலை இருக்கக்கூடாது. அவர்களுக்கு ஓய்வு நேரங்களில் வகுப்புகள் வைத்து நடத்தி பரிட்சைகள் வைத்து, தேர்வு பெற்றவர்களுக்கு ப்ரமோஷன் கொடுப்பதற்கும் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அதை ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள் என்று அறிகிறேன். கிண்டி தொழில்பேட்டையில் ஆட்டோமோபைல் கோர்ஸ் ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இம்மாதிரி நிறைய பேர்களுக்கு—பலபல கோர்சுகள் ஏற்படுத்த வழி செய்து—வெறும் டிப்ளோமா படித்தவர்கள், பட்டதாரிகளுக்குத் தான் உயர்வு என்று இல்லாமல், அனுபவத்திற்கும் மதிப்புக் கொடுக்கும் வகையில் திறமையுள்ளவர்களுக்கு ப்ரமோஷன் கொடுக்க வகை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்போதுதான் இந்தத் துறை—பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கும் சூழ்நிலை நல்லமுறையில் வளர்ச்சிபெற்று இம்மாதிரி மக்களுக்குச் சிறந்தமுறையில் தொண்டாற்றும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. டி. பி. ஏழுமலை : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து மானியத்தை ஆதரித்து நான் சில அபிப்பிராயங்கள் சொல்லப் பிரியப்படுகிறேன். சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து சென்னையிலே சிறந்தமுறையில் நடந்து வருகிறதை நாம் எல்லோரும் பார்க்கிறோம். சர்க்கார் பஸ் தொழில்களைத் தேசியமயமாக்கி நடத்த முடியும் என்பதற்கு இந்தச் சர்க்கார் போக்குவரத்து ஒரு சாட்சியாக இங்கே இருக்கிறது என்பதை நான் மிக்க மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அது மட்டுமல்லாமல் சென்னையில் நடக்கிற பஸ் போக்குவரத்து, செन्नையைச் சுற்றியுள்ள மக்களுக்கும், செन्नையைச் சுற்றியுள்ள பல தொழிற்சாலைகளுக்குச் செல்கிற தொழிலாளர்களுக்கும் பெரிதும் உதவியாக இருக்கிறது. குறிப்பாக, அண்மையில் மாதவரம் பால்பண்ணைத் தொழிலாளர்களுக்கு வசதியாக பஸ் வசதியை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று நாங்கள் அமைச்சரிடம் சென்று கேட்டுக் கொண்டோம். அவர்கள் நீண்டகாலமாக போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருந்தார்கள். கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அதுவிஷயமாகக் கவனம் செலுத்தி அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு வசதி செய்துகொடுத்திருக்கிறார்கள். அதனால் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மேலும் இந்த பஸ் போக்குவரத்தில் அதிக லாபம் ஏற்பட்டால் அதற்குத் தக்கபடி தொழிலாளர்களுக்கு வசதி செய்து தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு போக்குவரத்து இலாகாவில் வேலை செய்கின்றவர்களுக்கும், மேற்பார்வை பார்க்கின்றவர்களுக்கும் தேசியப்பற்று அவசியம் இருக்க வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு டி. பி. ஏழுமலை]

[20th July 1962]

தேசப்பற்றும், சர்க்காரிடத்தில் ஒரு நம்பிக்கையும் இல்லையென்று சொன்னால் தேசிய வளர்ச்சியும், போக்குவரத்தும் சரியான முறையில் நடக்காது. இன்றைக்கு அதுதான் சென்னை போக்குவரத்தில் குறைந்து இருக்கிறது என்பதை நான் மிகப் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தொழிலாளர்களுக்கு பல குறைகள் இருக்கின்றன. நான் அந்தத் தொழிற்சங்கங்களில் பங்கெடுத்துக் கொண்டு உழைத்து வருகிறேன். தொழிலாளர்களுக்கு முன்னால் இருந்த பல சிரமங்களை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து நீக்கியிருக்கிறார்கள். இப்படி நான் சொல்வதனால் யாரும் கனம் அமைச்சர் அவர்களைப் போற்றிப் பேசுவதாக நினைக்கக் கூடாது. எனக்கு முன்னால் பேசிய கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் கூட தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய அதிருப்தியைத் தெரிவிக்கின்ற முறையில் இங்கே வந்து கோஷம் போட்டார்கள் என்று சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு உண்மையில் குறைகள் இருக்கின்றனவா இல்லையா என்பதை நான் பின்னால் எடுத்துச் சொல்கிறேன். ஆனால் குறைகளை எடுத்துச் சொன்னால் அதை அனுதாபத்தோடு பரிசீலனை செய்து பார்த்து நலம் செய்வதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இருக்கும்போது, கோட்டைக்கு முன் வந்து கோஷம் போடவேண்டிய அவசியம் உண்டா என்றால்—அது அரசியல் பிரச்சனையை அடிப்படையாகக் கொண்டது என்று நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அரசியல் நோக்கத்துடன், மக்களிடத்தில் விளம்பரம் பெறவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடன்தான் இத்தகைய கிளர்ச்சி நடந்தது. உண்மையில் வேறு காரணம் இல்லையென்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

“பேட்டா” விஷயத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு அதிருப்தி இருக்கிறது. எனக்கு முன்பாகப் பேசிய திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் கூட குறிப்பிட்டார்கள். பஸ் ஓடாமல் அடிக்கடி கெட்டு விட்டதாகச் சொல்லி அங்கங்கே நிறுத்திப்போட்டுவிட்டுப் போய் விடாமல் இருக்க, இந்தப் பேட்டா விஷயத்தில் சில நிபந்தனைகள் போட்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிபந்தனைகளை கூட எடுத்து விடுவதற்கு முயற்சிகள் செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதுபற்றியெல்லாம் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளோடு கலந்து பேசினார்கள். நானும் ஒரு தொழிற்சங்கச் சார்பாக வந்திருந்தேன். நாங்கள் சொன்ன சில கோரிக்கைகளை தீர்ப்பதற்கு இருக்கக்கூடிய சிக்கல்களை எடுத்துக்காட்டி அவற்றை நிவர்த்திக்க என்ன வழி என்று கனம் அமைச்சர் கேட்டபோது, இன்னொரு தொழிற்சங்க தலைவர் பதில் உரைக்க முடியாமல் மௌனமாகத்தான் இருந்தார். ஆனால் அவ்வாறு கனம் அமைச்சர் சொன்னதை தாம் ஒப்புக்கொண்டு வரவில்லையென்று தொழிலாளர்களிடத்தில் சொல்லுகின்றார். இதை யெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லக்கூடாது, இந்த மானியத்திலேயே பேசக்கூடாது என்றுதான் நான் முதலில் எண்ணியிருந்தேன். இவ்விஷயத்தில் அக்கறையுள்ள அனைவருக்கும் தெரியவேண்டும் என்றுதான் அதுபற்றி இரண்டொரு விஷயத்தை நான் பேச விரும்பினேன். தொழிலாளர்களுக்கு உண்மையில் சில கஷ்டங்கள்

20th July 1962]

[திரு. டி. பி. ஏழுமலை]

இருக்கின்றன. காலை விட்டுக்கு வரவேண்டும் என்றால் டிரைவரும் சரி, கண்டக்டரும் சரி வீட்டில் காலை 4 மணிக்கு எழுந்திருந்து வரவேண்டும். காரணம் அவர்களுக்கு விட்டு வசதி பக்கத் தியிலேயே செய்துகொடுக்கப்படாததுதான். ஒருநாளைப்போல் காலை நான்கு மணிக்கு எழுந்திருந்து பல மைல்கள் வரவேண்டும் என்கிறபோது மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். அதோடு எட்டு மணி நேர வேலை என்று சொன்னாலும், பிற்பகல் 3 மணிக்குக் கூட சாப்பாட்டுக்குப் போக முடியவில்லை. ஒவ்வொருநாளும் எட்டு மணிக்கும் அதிகமாக அவர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். சாப்பாட்டுக்கு இடைவேளை இருந்தாலும் கூட, அந்த நேரத்தில் சாப்பிட முடிவதில்லை. இப்படி அதிக மணி நேரம் இருப்பதற்கு தனி அலவன்சாவது கொடுக்கவேண்டும் என்று இது விஷயமாக தெரிவித்துக்கொள்ள பிரியப்படுகிறேன்.

அவர்கள் வேலை முடிந்த பிறகு, பஸ்ஸைக் கொண்டுவந்து ஷெட்டிலே விட்டுவிட்டு பணத்தை கட்டவேண்டுமென்றால், சீக்கிரம் வாங்குவது கிடையாது. கஜானாவில் இருக்கிறவர்கள் சீக்கிரமாக அந்தப் பணத்தைக் கணக்கெடுத்து வாங்கிக்கொள்வது இல்லை. இரண்டு மணி நேரம், மூன்று மணி நேரம் காத்திருந்து தான் பணத்தைக் கட்டவேண்டும். இப்படிப்பட்ட பல சங்கடங்கள் நிர்வாகத்திலே இருக்கின்றன. அந்தச் சங்கடங்களையெல்லாம் நான் கனம் அமைச்சரிடத்தில் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறேன். இந்த விஷயத்திலும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக அந்த இலாகாவில் கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், மெகானிக்குகள் போன்ற பல தரப்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். அவர்களுக்காகத்தான் குமாஸ்தாக்களும், அதிகாரிகளும் அங்கு இருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களைவிட, மேற்பார்வை பார்க்கும் அதிகாரிகள் சற்று அதிகமாகவே இருக்கிறார்கள் என்று நான் நினைக்கிறேன். மேற்பார்வை செய்யக்கூடிய இன்ஸ்பெக்டர்களும், குமாஸ்தாக்களும், அதிகாரிகளும் சற்று அதிகமான எண்ணிக்கையில் இருக்கிறார்கள் என்ற நிலையை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சரிபார்த்து, எத்தனை தொழிலாளர்கள் வேலை செய்கிறார்கள் என்பதையும், அவர்களைக் கண்காணிக்க எத்தனை மேற்பார்வை பார்ப்பவர்கள் இருக்கிறார்கள் என்பதையும், மேற்பார்வை பார்ப்பவர்களுக்காக எவ்வளவு வீண் செலவு ஆகிறது என்பதையும் கவனித்து, குமாஸ்தாக்களையும் மற்ற அதிகாரிகளையும் குறைக்க வேண்டுமென்றால் குறைப்பதற்கு வழி செய்ய வேண்டும். 'குறைக்க வேண்டும்' என்று நான் சொல்லும்போது, வேலையிலிருந்து நீக்கவேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை. அப்படிப்பட்டவர்களை வேறு இலாகாக்களுக்கு மாற்றவேண்டும் என்று நான் பணிவுடன் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

மேலும், என்னுடைய தொகுதியில் பஸ் போக்குவரத்து பற்றி என்னுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவிக்கின்றேன். 56-பி எண்ணுள்ள பஸ் தங்கசாலையிலிருந்து பொன்னேரி வரையில் செல்கிறது. 56 எண்ணுள்ள பஸ் தங்கசாலையிலிருந்து

[திரு. டி. பி. எழுமலை]

[20th July 1962]

திருவொற்றியூர் வரையில் போகிறது. பொன்னேரி வரையில் போகிற பஸ்களின் எண்ணிக்கையைச் சற்று அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று நாங்கள் கனம் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் அடிக்கடி எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம். பொன்னேரி வரையில் செல்லும் பஸ் மார்க்கத்திலே ஒரே நெருக்கடியாக இருக்கிறது. தொண்ணூறு பேர்களை ஏற்றிச் செல்லும் அவுவுக்கு 'ஓவர்-லோட்' இருந்தாலும், அங்கே பல சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அந்தப் பக்கத்திற்கு வருகிறபோதெல்லாம் இதுபற்றி அவரிடம் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம். பொன்னேரி வரை செல்லும் பஸ் ரூட்டில் அதிகமான பஸ்களை விடவேண்டும் என்று நான் மீண்டும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அனேக தொழிற்சாலைகள் திருவொற்றியூர் பக்கத்தில் வந்திருக்கின்றன. அசோக் லேலண்டு, என்பீல்டி போன்ற தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்கிறவர்களுக்கென்றே முதலாளிகள் தனியாக பஸ் விட்டிருக்கிறார்கள். அந்த ஏற்பாட்டை நான் வரவேற்கிறேன். இப்படிப் பல முறைகளைக் கையாண்டாலும், அங்கே பிரயாணிகள் அதிகமாகப் பெருகிக்கொண்டே வருகிற காரணத்தால், மேலும் அதிக எண்ணிக்கையில் அந்த மார்க்கங்களில் பஸ் விடவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

பழுதாகின்ற பஸ்களை ட்ரைவர்கள் ரிபோர்ட் புத்தகத்தில் எழுதி ஷெட்டுக்குக் கொண்டுவந்தால், அவை ரிப்பேர் செய்யப் படுவது கிடையாது. உதாரணமாக, 56-வது எண்ணுள்ள ரூட்டில் ஓடிக்கொண்டிருந்த ஒரு பஸ் பழுதாய்விட்டது என்று ட்ரைவர் அதுபற்றி ரிபோர்ட் எழுதி, ஷெட்டுக்குக் கொண்டுவந்து விட்டுப்போய்விட்டால், அது ரிப்பேர் செய்யப்படாமலேயே, மறுநாள் 51-வது எண்ணுள்ள ரூட்டில் ஓடும். இப்படி ரூட் மாற்றப்பட்டு, பஸ்கள் பழுதுபார்க்கப்படாமலேயே அனுப்பப்படும் நிலை அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 'பழுது' என்று ட்ரைவர்கள் ரிபோர்ட் செய்திருந்தால், அந்த பஸ்கள் உடனடியாகப் பழுது பார்க்கப்பட்டு, அதே ரூட்டில் அனுப்பப்பட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னையில் பல புறம்போக்கு நிலங்கள் இருக்கின்றன. அந்த நிலங்களில் பஸ் தொழிலாளர்கள் சிறு சிறு குடிசைகளைப் போட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். வேலைக்கு வருவதற்கு வசதியாக அவர்கள் அப்படிப்பட்ட குடிசைகளைக் கட்டிக்கொண்டு வாழ்கிறார்கள். குறிப்பாக, அடையாறுக்குச் சமீபத்தில் குடிசைகள் போட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த நிலங்களை அவரவர்களுக்கே ஜாரி செய்து, அங்கேயே வீடு கட்டிக் கொள்வதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று நான் பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொள்கின்றேன். அமைச்சராக இருந்தாலும், அவரைத் தொழிற் சங்கத் தலைவர் என்றே நாங்கள் நினைக்கிறோம். எங்களுக்கெல்லாம் வழிகாட்டியாக இருந்து தொழிற்சங்க வேலைகளில் நல்ல பல அறிவுரைகளைப் போதித்த

20th July 1962] [திரு. டி. பி. ஏழுமலை]

வர்கள் அவர்கள். தொழிலாளர்களுடைய அவல நிலையைப் போக்கும் விஷயத்தில் அக்கறை செலுத்தவேண்டுமென்று இந்த சமயத்தில் நான் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

மேலும், நேற்று நடந்த கிளர்ச்சி பற்றி நான் இங்கே சொல்லாமல் இருக்க முடியாது. இந்த விஷயத்தில் எங்களுடைய சங்கத்தைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்கள் அதிகமாக ஒரு சில இடங்களில் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். என்னிடத்தில் காலையில் வந்து சொன்னார்கள். அவர்களை நான் கேட்டேன், “எப்படியெல்லாம் அடித்தார்கள்? எப்படி நேர்ந்தது?” என்று. “முன்கூட்டியே அவர்கள் செய்த ஒரு சதித்திட்டம்” என்று என்னிடத்தில் சொன்னார்கள். அது எப்படி என்றால், போராட்டத் திற்கு கொடி அவசியம். அந்தக் கொடியைப்பற்றி அவர்கள் கொஞ்சங்கூட நினைக்கவில்லை. கொடி அவசியம் என்றாலும், அந்தக் கொடிக்குப் போடும் கம்பு அத்தியாவசியம். கலகம் செய்யவேண்டும், பலஸை உடைக்கவேண்டும், போக்குவரத்தைத் தடை செய்யவேண்டும், இந்தப் போராட்டத்திற்குப் பலத்தை உண்டுபண்ண வேண்டும் என்ற எண்ணத்தினால், கொடியிலே போட்ட கம்புகளை, அடிப்பதற்கு வேண்டிய கம்புகளாகத் தயாரித்திருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு இடத்திலும்—மவுண்ட் ரோடிலே அடித்த கம்பும், பிராட்வேயில் அடித்த கம்பும் ஒரேமாதிரி இருந்ததாக அந்த ட்ரைவர்களில் ஒருசிலர் என்னிடத்தில் சொன்னார்கள். மேலும், பலரும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்படி முன்கூட்டியே பேசி ஒரு சதி செய்திருக்கிறார்கள். விலைவாசியைக் குறைக்க வேண்டும் என்ற போராட்டத்தினால் ஏற்பட்ட சம்பவம் இது. கிராமங்களில் என்ன பேசுகிறார்கள்? “எதற்காக திரு. அண்ணாதுரையையும், தி.மு.க. மெம்பர்களையும் சிறையிலே அடைத்தார்கள்? ஏறியிருக்கிற விலைவாசியைக் குறைக்க வேண்டும் என்று ஒரு எண்ணத்திலே அண்ணாதுரை ஜெயிலுக்கு போயிருக்கிறார்” என்று கிராமங்களிலே சொல்லப்படுகிறது. நகரங்களிலே என்ன செய்கிறார்கள்? சர்க்காருக்கு முட்டுக்கட்டை போடும் அளவுக்கு இப்படிப்பட்ட நாச வேலையை இங்கே செய்கிறார்கள். கிராமங்களிலே இருக்கிறவர்களுக்கு இது தெரியாது. அவர்கள் இரண்டு அர்த்தத்திலே இந்த வேலை செய்து இருக்கிறார்கள். சர்க்காருக்கு ஒரு முட்டுக்கட்டை போடுகிற அளவுக்கு, சர்க்கார் செய்கிற முயற்சிகளுக்கெல்லாம் ஒருவிதமான தடங்கல் உண்டுபண்ணும் அளவுக்கு திட்டம்போட்டு வேலை செய்கிறார்கள். அதிலும், போக்குவரத்துத் துறையில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்குப் பீதி ஏற்படும் அளவுக்கு அவர்களுடைய காரியங்களை ஒழுங்காகச் செய்வதற்கு முடியாத அளவுக்கு முட்டுக்கட்டை போடுகிறார்கள். இந்த நிலையை மாற்ற நல்ல தொரு நடவடிக்கையை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான் மேலும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சுதந்திரப் போராட்டத்தின்போதுகூட கூட்டு தண்டனை என்ற முறையிலே பறிமுதல் செய்கின்ற முறையில், பல தியாகிகளிடமிருந்து ஆங்கிலேய சர்க்கார் சொத்துக்களை பறிமுதல் செய்து எடுத்திருக்

[திரு டி. பி. எழுமலை]

[20th July 1962]

கிருடர்கள். இக் கிளர்ச்சியினால் தேசிய சொத்துக்கு நாசம் ஏற்படுத்திய இந்தத் தலைவர்களிடத்திலும் ஒரு கூட்டு அபராதம் போட்டுக் கூட இந்த நஷ்டத்தை ஈடுசெய்துகொள்ளலாம் என்பதையும் இந்தச் சமயத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இது தவிர போக்குவரத்துத் துறையிலே ஈடுபட்டிருக்கிற தொழிலாளர்களுடைய முன்னேற்றத்தைக் கணிசமான முறையிலே பார்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். அந்தத் துறையிலே வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகளுக்கும் குடும்பத்தில் இருப்பவர்களுக்கும் இந்த இலாகாவில் சற்று அதிகமான அளவுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் மிகப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

நான் இன்னொரு விஷயத்தையும் ரொம்பவும் வருத்தத்தோடு தெரிவிக்கவேண்டியவனாக இருக்கிறேன். இந்தப் போக்குவரத்து இலாகாவிலே சேர்த்துக்கொள்கிறபோது, உயரத்தையும், கனத்தையும், படிப்பையும் மட்டும் பார்த்துச் சேர்த்துக்கொண்டால் தேசியப் போக்குவரத்து சரியான முறையில் நடந்துவிடும் என்று யாரும் நினைக்கவேண்டாம். உள்ளத்தையும், சரித்திரத்தையும், வரலாற்றையும் பார்த்து, வந்த குடும்பத்தையும் பார்த்து, கட்சியின் உறவைப் பார்த்துக்கூட, நீங்கள் வேலைக்கு அமர்த்திக் கொள்ளவேண்டுமென்று நான் ரொம்பப் பணிவோடு அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த கவனிப்பு போக்குவரத்து, போலீஸ், செக்ரட்டேரியட், இப்படிப்பட்டவைகளிலே இருக்கும் சிப்பந்திகளைப் பொறுத்தாவது இருக்கவேண்டும். இந்த முறையில் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று நான் ரொம்பப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். காரணம் உள்ளுக்குள்ளே, சர்க்காரிலே இருந்துகொண்டே பல நாச சக்திகள் சர்க்காருக்கு விரோதமான காரியங்களில் ஈடுபடுவதை நீங்கள் மறந்து விடவேண்டாம் என்று சர்க்காருக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன். உயரத்தையும், கனத்தையும், படிப்பையும் மட்டும் பார்த்து சர்க்காரை நடத்திவிட முடியாது. இந்த விஷயங்களையெல்லாம் கொஞ்சம் கவனித்துப் பார்க்கவேண்டும் என்று நான் மேலும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்படி பல இலாகாக்களிலே இருக்கும் ஊழியர்களில் ஒரு சிலர் எதிர்க்கட்சி ஊர்வலத்திலும், போராட்டங்களிலும் கலந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் அரசாங்கம் கண்காணித்துப் பார்க்கவேண்டும். பகிரங்கமாக மாநாட்டுக்குப் போகிறார்கள். அங்கே கூட, சர்க்கார் ஊழியர்களில் சிலர் புள்ளி விவரங்களை எதிர்க்கட்சிகளுக்கு எடுத்துச் சொல்லுகிறார்கள். சென்ற தடவை நேருஜி வந்தபோது ஒரு டெபுடி தாசில்தார் தி.மு.க. கறுப்புக்கொடி காட்டிய போராட்டத்தில் கலந்துகொண்டிருக்கிறார். அதைப்பற்றிக் கூட எழுதியிருக்கிறேன். அந்த டெபுடி தாசில்தார் இன்றைக்கும் வேலை செய்துகொண்டு வருகிறார். தேசியப் போக்குவரத்திலே கண்டக்டராக இருந்த ஒருவர் இன்றைக்கு குமாஸ்தாவாக வேலை பார்க்கக்கூடிய அளவுக்கு

20th July 1962] [திரு டி. பி. ஏழுமலை]

அவருடைய நிலை உயர்ந்திருக்கிறது. அவர் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலே ஊழியராக இருந்தவர் என்பது எனக்குத் தெரியும். ஆகவே, இப்படி சர்க்காருக்கு விரோதமான முறையிலே இருந்து கொண்டு, உத்தியோகத்திலும் இருக்கிறார்களே என்பதை வருத்தத் தோடு தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

திரு. கே. மூக்கையா தேவர்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரு விளக்கம் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள், வேலைக்கு ஆட்களைப் பொறுக்கி எடுக்கும்போது, கட்சியைப் பார்த்துச் சேர்க்கச் சொல்கிறார்களே, அதிலே காங்கிரஸ் கட்சியைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்கிறாரா, வேறு கட்சியைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்கிறாரா?

திரு. டி. பி. ஏழுமலை: காங்கிரஸ் கட்சியையும் சேர்த்தே சொல்கிறேன். காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்தவராக இருந்தாலும் தன்வி விடவேண்டுமென்றுதான் சொல்கிறேன். அரசியல் கட்சியிலே சேர்ந்து கட்சி வேலை செய்யக்கூடியவராக இருந்தால் அவரைச் சர்க்கார் வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டாம் என்றுதான் நான் சொல்கிறேன். ஆகையால் எந்த சர்க்கார் வந்தாலும், அந்த சர்க்காருக்கு விரோதமாக இருக்கிறவர்கள், கொள்கைக்கு விரோதமாக இருக்கிறவர்கள் சர்க்காரில் இருக்கும் முக்கிய இலாகாக்களில் சேர்த்துக்கொள்ளவேண்டாம் என்பதைப் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மானியத்திலே குறைகளைப் பற்றி அதிகமாக ஒன்றும் சொல்ல வேண்டியதில்லை. குறைகளைத் தீர்க்க நம்முடைய கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவரிடமே இவற்றையெல்லாம் விட்டு விட்டு, இந்த இலாகாவை மேலும் மேலும் நல்ல முறையிலே முன்னுக்கு கொண்டுவரக் கூடியதற்கான வேலைகளைச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, அதற்கு ஆதாரமாக இருக்கும் தொழிலாளர் களுடைய பொருளாதார முன்னேற்றத்தையும், அவர்களுடைய வாழ்க்கையின் மேம்பாட்டையும் அதிகமாகக் கவனிக்கவேண்டுமென்று சொல்லி, என்னுடைய உரையை இத்துடன் முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. சா. கணேசன்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சாலைப் போக்குவரத்து சம்பந்தமான விவாதத்தில் ஏராளமான உறுப்பினர்கள் பங்கு கொண்டார்கள். சிலர் நியாயமாக இருந்தாலும், சரியாக இருந்தாலும், விஷயத்தை விட்டு விலகிச் செல்வது முறையல்ல என்பதை யாரும் மறுக்கமாட்டார்கள். கோவில்களிலே சில அக்கிரமங்கள் நடக்கின்றன; அதை ஒழிக்க வேண்டுமென்று சொல்வது தவறு இல்லை. அதை, இந்த மானியத்தின் மீது நடைபெறுகிற வாதத்திலே சொன்னால் 'அது நெறி பிழந்ததாகும்' என்று அபிப்பிராயம் தெரிவித்தால், அதை 'கோபம்' என்று சொல்லியோ, வேறு காரணம் காட்டியோ, 'தவறு' என்று சொல்வது நியாயமா என்பதைக் கொஞ்சம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். 'இஷ்யூ'க்களை எல்லாம் 'ஃபிரேம்' பண்ணிக் கொண்டு சட்ட வாதங்களைச் செய்கிறவர்களே, இப்படிச்

[திரு. சா. கணேசன்]

[20th July 1962]

சொல்வதைக் குறைகூற முன்வருவார்களேயானால், வேறு ஒன்றும் சொல்லவில்லை; வேறு எது சொன்னாலும் குற்றமாக்கப்படும். கோபமாகச் சொல்கிறேன் என்பார்கள், ஆகவே, தருமம் அல்ல என்று மட்டும் சொல்கிறேன். இது யாருடைய மனதையும் புண்படுத்தாது. அரங்கு இன்றி வட்டி ஆட முடியாது. சூதாட்டமாக இருந்தாலும் சரி, குதிரைப் பந்தயமாக இருந்தாலும் சரி, ஒரு எல்லைக் கோடு இருந்தால்தான் எதையும் ஒழுங்காகச் செய்ய முடியும். அதைப் போலவே, விவாதத் துறையிலும் வரம்பு வேண்டும்; எல்லை வேண்டும்; வரையறை வேண்டும். அதைச் சொன்னால் கோபித்துக் கொள்வது நமக்கெல்லாம் நல்லதல்ல, நம்முடைய ஜனநாயக வளர்ச்சிக்கும் அது ஊறு ஆகும் என்பதை நான் சொன்னால் யாரும் கோபித்துக்கொள்ள மாட்டார்கள் என்று கருதுகிறேன். இனி நானும் அப்படியே போய்க் கொண்டிராமல் நேரடி விவாதத்திற்கு வந்து விடவேண்டுமல்லவா?

சாலைப் போக்குவரத்திலே எவ்வளவோ நன்மைகளும் இருக்கின்றன; குறைபாடுகளும் காணப்படுகின்றன. இருக்கின்ற நன்மைகளைப் பற்றிப் பாராட்டி, அதைப் பெருக்கிப் பேசிக் கொண்டிருப்பதற்காக நாம் இங்கு இருக்கவில்லை. மொத்தமாக, அந்த நன்மைகள் எல்லாம் ஏற்பட்டதற்காக, வாழ்த்து, வந்தனம், அனைத்தும். குறைபாடுகள் நிவர்த்திக்கப்படவேண்டும். அதற்கான ஆலோசனைகளைக் கூறவேண்டும். அதற்காகத்தான் இங்கு நாம் வந்திருக்கின்றோம். அதையெல்லாம் எடுத்துக்காட்டி, புலப்படுத்தி, வழிவகைகளைக் காணும் முறையிலே மேலே போவோம்.

சென்ற ஆண்டிலே, மழையினால் ஏற்பட்ட பெரும் சேதத்தினாலே இந்த இலாகாவிலே—சரியான தகவல் என்று நினைக்கிறேன், பிழை இருக்குமானால் சம்பந்தப்பட்ட கனம் அமைச்சர் அவர்கள் திருத்துவார்கள் என்ற நம்பிக்கையோடு கூறுகிறேன்—170 டயர்கள் அழிவுபட்டன என்று சொல்லப்படுகிறது. இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்துகிறவர்களுக்கே 170 டயர்கள் அளவு அழிவுபட்டிருக்குமானால், மற்றத் தனியார்களும், தனி நபர்களும் வைத்திருக்கும் பல்களுக்கும் கார்களுக்கும் ஏற்பட்டிருக்கும் சேதத்தைக் கணக்கிட இந்தத் துறைக்குச் சரியான வாய்ப்பு இருக்கிறது. நமக்கு ஏற்பட்டிருக்கும் மொத்த அழிவு எவ்வளவு என்பதைப் பார்த்து, இந்த சேதத்தின் மொத்த அழிவு எவ்வளவு என்பதைக் கணக்கிட்டுப் பார்க்க முடியும். இந்த ரோடுகளைச் செம்மைப்படுத்தினால் அதற்குச் செலவு எவ்வளவாக இருக்கும் என்பதையும் அதனால் அழிவு தவிர்க்கப்பட்டு ஏற்படும் லாபம் எவ்வளவாக இருக்கும் என்பதையும் இந்தத் துறையினால் கணக்கிட முடியும். பெரிய தொழில்களைச் செய்கிறவர்கள் 'பை-பிராடக்ட்ஸை' உண்டாக்கச் சில முயற்சிகளைச் செய்வது போல், இந்தத் துறையிலும் இந்தக் கணக்கைப் பார்ப்பது பயனுடையதாக இருக்குமென்று புலப்படுத்திக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதற்கு மேலே, நேற்று நடந்த சில முறைத் தவறுகளால் 30,000 ரூபாய் நஷ்டம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள்.

20th July 1962]

[திரு. சா. கணேசன்]

அதைப் பலர், பல்வேறு கோணங்களிலே சொன்னார்கள். ஏதோ 30,000 ரூபாய் வசூலித்து, கண்டக்டரிடமிருந்து ரொக்கப் பணத்தை இழந்து விட்டோம் என்றெல்லாம் பேசினார்கள். சேர்த்து வைத்திருந்த பணம் பறிபோகவில்லை; வந்த சேதியும் அதுவல்ல. பஸ்கள் ஓடாமையினால், வரவேண்டிய வருமானம் வராமையினால் நிகழ்ந்த கணிப்பு நஷ்டம் என்றுதான் அமைச்சர் அவர்கள் கணித்துச் சொல்லியிருக்கின்றார் என்று கருதுகிறேன். ஏற்பட்ட சேதத்தையெல்லாம் ஒப்பிட்டு, அந்த பஸ்களைச் செம்மைப் படுத்தும்போது ஏற்படும் நிகரப் பொருள் நஷ்டத்தைக் கணக்கிட்டால், லட்சம் வருமோ, இரண்டு லட்சம் வருமோ, என்ன வருமோ அது பின்னாடி தெரியவேண்டிய ஒன்று. இதை யெல்லாம் மனத்திலே கொண்டு நாம் காரியங்களை அணுக வேண்டும்.

அதற்கு மேலே, இந்த இலாகாவிலே சுமார் இரண்டு லட்சம் ரூபாய்க்கு மேற்பட்ட பெருமானம் உள்ள ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் எல்லாம் உபயோகம் அற்றவையாகிவிட்டன, அந்த ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் பயன்படுத்தப் பெறும் வண்டிகள் எல்லாம் மாறிவிட்ட மையால், மிஞ்சி விட்ட அவற்றை விற்கும்போது, கழிவு இரும்பு விலைக்கு (ஸ்க்ராப் அயர்ன் ரேட்டுக்கு) விற்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டது என்ற செய்தியும் எனக்குக் கிடைத்தது. அதை நான் பெரிய குறைவாகவோ, குற்றமாகவோ சொல்லவில்லை. அந்த மாதிரியான நிலைமை ஏற்படாமல் இருக்க, அந்த இரண்டு லட்சம் ரூபாய் பெருமானம் உள்ள ஸ்பேர் பார்ட்ஸைப் பயன் படுத்தக் கூடிய முறையில் அந்த மாடல் பஸ்களைக் கூட வைத்து நடத்துவது சரியாக இருக்குமா என்பதையும் யோசிக்கவேண்டும்.

அதற்கு மேலே, இந்த பஸ் போக்குவரத்திலே இருக்கிற வசதிக் குறைகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். நானும் பல குறைகளைப் பார்க்கிறேன். தனியார் பஸ்ஸோடு 'அது, இது' என்று ஒப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்பவில்லை. ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், நிச்சயமாக தனியார் நடத்தும் பஸ் இருக்கும் சத்தத்திற்கு, இது ஒரு படி குறைவாகத்தான் இருக்கிறதென்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. இரண்டிலும் நான் ஏறுகிறேன். பல சர்க்கார் பஸ்களில் ஒட்டடை இருப்பதை நாம் காண்கிறோம். இரண்டு தரம், இரண்டு பஸ்களில் ஒரு வருஷத்திற்குள்ளாகப் பார்த்திருக்கிறேன். டிரைவர் பகுதிக்குப் பக்கத்தில், ஹைகோர்ட் மூலையில் தொட்டியில் எச்சில் துப்பப்பட்டிருப்பதைப்போல் இருப்பதைப் பார்த்தேன். இதையெல்லாம் அன்றாடம் பஸ் நிலையத்துக்கு வந்த உடனேயே, செம்மைப்படுத்தி, துப்புறவாக்குவதற்கு வேண்டிய வாய்ப்புகளைச் செய்வது பயனுடையதாக இருக்குமென்பதைப் பயனுள்ள ஆலோசனையாகச் சொல்கிறேன்.

அதற்கு மேலே, மோட்டார் போக்குவரத்து ஊழியர்கள் சட்டம் இருக்கிறதே (மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் ஓர்கர்ஸ் ஆக்ட்), அதை மத்திய ஆட்சி கொண்டு வந்திருப்பது இந்த 'நேஷனலைஸ்ட்' டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு ஏற்புடையதற்கு

[திரு. சா. கணேசன்] [20th July 1962]

இருக்குமா என்று அட்வகேட் ஜெனரலை அபிப்பிராயம் கேட்டிருக்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். பல காலமாகச் சொல்லி வருகிறோம், 'ஆளுக்கு ஒரு நீதி அக்கிரமம்' என்று. நியாயமானது, சரி, என்று இருக்குமானால் அது இதற்கும் ஒத்து வரும்படி செய்யவேண்டும். இல்லாவிட்டால், அதே பெயரிலே இதைப் போடுவது சாத்தியமில்லையானால் இதற்கென்று நாமாக ஒரு சட்டத்தைச் செய்து அதன் கீழ்க் கொண்டுவருவது பயனுடையதாக இருக்கும், நன்மை பயப்பதாக இருக்கும் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் சிலர் பஸ் போக்குவரத்திலே, லாபத்தை எதிர்பார்த்து நடத்தக்கூடாது; 'நோ லாஸ் நோ பிராபிட் பேஸிஸ்'-ல் நடத்தவேண்டுமென்று சொன்னார்கள்.

12-30
p.m.

ஒன்றை அரசாங்கம் தொழிலாக எடுத்துக்கொண்டு விட்ட பிறகு லாப நஷ்டம் பார்க்காமல், "லாபமும் இல்லை நஷ்டமும் இல்லை" என்று சமநிலையைப் பார்ப்பது நல்லதல்ல. அன்று காந்தி அடிகள் 'சர்வ சமய சமதர்சனம்' என்று கறினார்கள். அந்தக் கருத்தில் போக நாம் இங்கு தர்ம சத்திரம் நடத்தவில்லை. தொழில் செய்கிறோம். இதிலும் வருமானம் வேண்டுமென்றுதான் ஆட்சி நடத்துகிறோம். தர்ம சத்திர மனோபாவம் என்றால் அப்பாவி—விவசாயிகளுக்கு மட்டும் அதிக வரி விதிக்கட்டும். ஆனால் போக்குவரத்துத்துறையில் வரவையும் செலவையும் சரிக் கட்டிப் போகலாம் என்று நினைப்பது சரியாக இருக்குமா என்பதை அந்தமாதிரி கருத்துள்ள அங்கத்தினர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அந்தக் கருத்தை ஆட்சியாளர்கள் ஏற்றுக் கொண்டு விட்டார்கள், என்று சொல்லவில்லை. அந்தமாதிரி கருத்தை ஏற்றுக் கொள்வது பயனுடையதாக யிருக்குமா சிறப்புள்ளதாயிருக்குமா என்று சிந்திக்க வேண்டும்.

அதற்கு மேலே, நாஷனலைஸ்ட் டிருன்ஸ்போர்ட்டில் டிரைவர் பஞ்சம் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். எல்லா இடங்களிலும் இது இருக்கிறது என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் திருத்தினார்கள். சரி. ஆட்சியே ஒரு துறையை எடுத்து நடத்தி வரும் போது அது செம்மையாகவும் திறமையாகவும், பயனுடையதாகவும் ஆவதற்கு வேண்டிய பிற நெறிகளையும் கடைப்பிடிப்பது சரியானதாகயிருக்கும். அதுமட்டுமல்ல, அது இன்றியமையாததாகவும் அமையும். இதை மனதில் கொண்டு கார் ஓட்டி பயிற்சிப் பள்ளிகள் நாலோ, ஆரே—பாலிடெக்னிக் மாதிரி அமைக்க வேண்டும். மதுரை, திருச்சி, கோவை, சேலம், சென்னை இப்படி மத்திய பிரதேசங்களில் ஆறு அல்லது எட்டு பள்ளிகளை வைத்து முதலில் வரும் ஆளுக்கு விஷயத்தைப் புரிந்து கொள்வதற்கு வேண்டிய அனுபவம் கிடைப்பதற்காக மூன்று அல்லது ஆறு மாத கால கண்டெக்டர் பயிற்சி கொடுக்கவேண்டும். அப்பயிற்சியின் போது காரில் உள்ள பொருள்களின் பெயர்களை புரிந்து கொள்ள

20th July 1962]

[திரு. சா. கணேசன்]

முடியும். காரை கழுவுவான். கழுவும்போது சேசிகை கழுவு, ப்ரேக்கை துடை, களச்சை அழுத்து என்றெல்லாம் சொல்லி அப்பொருள்களையும் பெயர்களையும் தெரிந்துகொள்ள முடியும். பின் இரண்டு ஆண்டுகள் கண்டக்டர் உத்தியோகம் கொடுக்க வேண்டும். இந்த இரண்டு ஆண்டு கண்டக்டர் உத்தியோகம் பார்த்த பிறகு ட்ரைவர் பயிற்சிக்கு அவர் வரவேண்டுமென்று வைக்கவேண்டும். அதில் ஒரு ஆறு மாதத்திற்கு பயிற்சி கொடுத்தால், முன்னரேயே பெருவாரியான விஷயங்களைத் தெரிந்து கொண்டிருப்பார் கண்டக்டர் உத்தியோகம் பார்த்ததின் மூலம், இன்னும் அதிகப்படியான பயிற்சி கிடைக்கும். அந்த ஆறு மாதங்களில் இயந்திரங்களோடு பழகிக்கொள்ள வாய்ப்பு ஏற்படும். அவருக்கு டெம்பரரி லைசென்ஸ் வாங்கிக் கொடுத்து பெரிய கம்பவுண்டிற்குள் அல்லது ஆள் சந்தடி இல்லாத இடங்களில் அவருக்கு ஓட்டுவதற்கு பயிற்சி கொடுத்தால் செம்மையாகயிருக்கும். இந்த பஸ்ஸை ஓட்டுகிறவர்கள் 27-க்கு குறைந்த வயதுள்ளவராக இருக்கக் கூடாது, 30 என்று இருந்தாலும் பரவாயில்லை. இன்று பஸ்கள் நீளத்திலும் அகலத்திலும் பெரிதாகயிருக்கிறது. ஆனால் ரோடுகளோ அந்தளவிற்கு அகலமாகயில்லை. இரண்டு பெரிய பஸ்கள் வந்தால் நிலைமை மிகக் கஷ்டமாகயிருக்கிறது. முட்டாமல், மோதாமல் போகமுடியாதோ என்று ஐயப்படும் நிலைதான் ஏற்படுகிறது. அதிகப்படியான மக்களை ஏற்றிச் செல்லக் கூடியதாகயிருக்கிறது, அப்பஸ்கள். ஆகவே, தகுதி, திறன், ஓரளவு அனுபவம், பொறுமை இவைகள் வேண்டுமாதலால் வயதுக்கிரமம் கூடியிருப்பது பயனுடையதாகயிருக்கும்.

அதற்கு மேலே, பாடி கட்டும் தொழில் இருக்கிறது. வொர்க் ஷாப்பை சென்னையிலேயே வைத்திருக்கிறார்கள். என் அனுபவத்தில் சொல்கிறேன், அதை இங்கு வைக்காது வெளியிடங்களில் வைத்தால், மிகக்குறைவாக கணக்கிட்டாலும் கூட 30 சதவிகிதம் குறைவான செலவில் தயார் செய்யமுடியும். சென்னையில் தச்சத் தொழில் செய்யும் தொழிலாளிக்கு 6 ரூபாய் சம்பளம். இதை விட திறமையாக வேலைசெய்யும் தொழிலாளிகளுக்கு எங்கள் பகுதியில் 2½ ரூபாய்தான் சம்பளம். அதேமாதிரித்தான் இரும்புத்தொழில்—கொல்லுத் தொழில். ஆகவே இதை வேறு இடத்தில் வைத்தால் பல வகை லாபம் வரும். இதை வெளியிடத்தில் வைப்பதினால் இங்குள்ள நெருக்கடியும் ஓரளவு குறையும். ஒரு ஆயிரம் பேர் களாவது குறையாதா? வாடகைச் செலவு, இத்யாதி விரயங்களும் குறையக்கூடும். அதோடு இத்தொழில் வேறு இடங்களிலும் அமைந்தால் பரவலாக நாட்டில் தொழில் வளரவும் வாய்ப்பு ஏற்படும். இதை நன்கு ஆலோசிக்க வேண்டும். எடுத்தவுடனேயே இது நடக்காது என்று உதாசீனமாக கருதாமல் இது பயனுடையதா, நல்லதா, முடியுமா என்று பார்த்து பிறகு விளைவை கணிக்க முயற்சிப்போமானால் உள்ளபடியே நல்ல பலன் ஏற்படும் என்பதை நீங்கள் ஏற்றுக்கொள்வீர்கள் என்பதில் எனக்கு ஐயமில்லை. எதிர்க்கட்சியில் இருப்பதால் நான் ஒன்றை சொல்லக் கூடமை

[திரு. சா. கணேசன்]

[20th July 1962]

புடையவகையிருக்கிறேன். தி.மு.க.-வினரின் போராட்டம் நடந்தது. அதில் விரும்பத்தக்க தவறு நடந்து விட்டது. அதைப் பற்றி நான் பேசவிரும்பவில்லை. குறிப்பிட்ட கட்சிக்காரர்கள் செய்தார்களா, அல்லது சூழ்நிலையைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, வேறு ஏதாவது நோக்கத்துடன் கெட்டவர்கள், தீயவர்கள், சந்தர்ப்பத்தை பயன்படுத்திக் கொள்ளும் மனிதர்கள், இப்படி இக்காரியத்தை செய்தார்களா என்பதெல்லாம் நீதிமன்றங்கள் அல்லது விசாரணைகளின் மூலம் முடிவு செய்யப்பட வேண்டியவை. ஆதலினால் அதைப்பற்றி நான் ஒன்றும் பேசவிரும்பவில்லை. சில உறுப்பினர்கள் தி.மு.க.-வினருடைய சொத்தைப் பறிமுதல் செய்ய வேண்டும்; அவர்களுக்குத் தண்டவரி விதித்து அதன்மூலம் நஷ்ட யீடு செய்துகொள்ளவேண்டும் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள். அப்படிச் செய்யச் சட்டத்தில் இடம் இருக்கிறதா? ஆனால் அப்படி இருக்கிறது என்றே வைத்துக் கொள்ளுங்கள். குறிப்பிட்ட கட்சிக் காரர்களுக்கு மட்டும் தண்ட வரி போடுவதை இதுவரை நான் கேட்டதில்லை. நானும் பலவகைப் போராட்டங்களில் கலந்து கொண்டு பலவகை கஷ்டங்களை அனுபவித்திருக்கிறேன். “கலெக்டர் பைன்” போட வேண்டுமென்று சொன்னால், சென்னை யில் பத்து லட்சம் பேர்கள் இருந்தால் அத்தனை பேர்களுக்கும் போட்டாகவேண்டும். குறிப்பிட்டவர்களுக்கு என்று போட முடியாது. அவ்வளவிற்கு தேவையா முடியுமா, நல்லதா என்பது வேறு விஷயம். ஒரு கட்சிக்காரர்களுக்கு என்று மட்டும் போட முடியாது. அப்பொழுது காங்கிரஸ்காரர்களாகயிருந்த எங்கள் சொத்துக்களை மட்டும் பறிமுதல் செய்யவில்லை. எல்லோருக்கும் தான் வீட்டு வரி மீது அதிகப்படியாகத் தண்ட வரி போட்டார்கள். இதையெல்லாம் மனத்தில் கொண்டு எது எது சாத்தியம் என்பதை புரிந்து கொண்டு காரியங்கள் செய்யவேண்டும். இதைச் சொல்கிறபோது, ஆட்சியின் பொறுப்பைப்பற்றி சொன்னார்கள். அதை சில அன்பர்கள் சொல்லும் முறையில், இவற்றைப்பற்றி அரசாங்கம் கவனிக்கவில்லை, ஆகவே கண்டிக்கிறோம் என்று சொல்வதுபோல் அரசாங்கப் பெஞ்சுகளில் இருந்து கருத்துக்கள் வந்தன. நிதியமைச்சர் அவர்களின் பகுதியில் பிறந்த பெருமகன், ஆட்சியில் அனுபவம் மிகவுடையவன், சேக்கிழார் பெருமான் சோழப் பேரரசின் சிறந்த ஒரு மன்னனுக்கு மந்திரியாக இருந்தார். அரசனின் பெயர் அநபாயன், அபயன், அவன் பெயரின் பொருள் அபாயமற்றவன். எவருக்கும் அச்சத்தைப் போக்கித் தஞ்சம் அளிப்பவன் என்பனவாகும். அச் சேக்கிழார் வாழ்ந்தது செங்கற்பட்டு ஜில்லா குன்றத்தூரில்தான். அவர் பாடினார் பெரிய புராணம் என்னும் அரிய ஒரு நூலை. அதில் ஆட்சியாளரின் கடனை அருமையாக எடுத்துரைக்கிறார்.

“மாநிலம் காவலன் ஆவான் மன்னுயிர் காக்கும் காலே
தான் அதனுக்கு இடையூறு தன்னால், தன்பரிசனத்தால்,
ஊனம் மிகு பகைத் திறத்தால், கள்வரால், உயிர்கள்தம்மால்,
ஆன பயன் ஐந்தும் தீர்த்து அறம் காப்பான் அல்லனோ?”

20th July 1962]

[திரு. சா. கணேசன்]

இங்ஙனம் ஐந்து வகையான அச்சங்களும் ஏற்படாமல் காக்க வேண்டும். அதாவது தீமை ஏற்படாமல் காப்பது மட்டுமில்லை. தீமை வந்துவிடுமோ என்ற அச்சம் கூட ஏற்படாமல் காக்க வேண்டிய பொறுப்பு ஆள்வோரைச் சேர்ந்ததாகும். “19-ம் தேதி அன்று போராட்டம் நடக்கப்போகிறது என்று யாவருக்கும் தெரியுமே! அப்படியிருக்க நீங்கள் ஏன் விதிகளில் பாரா போடவில்லை. ஏன் இடத்திற்கு இடம் போலீசாரை நிறுத்தவில்லை” என்று நானும் ஆட்சியாளரைக் கேட்டு விடலாம். ஆனால் சாத்தியக் கூறுகள் எவ்வளவு என்பது எனக்குத் தெரியும். அந்தக் குற்றச் சாட்டை சாட்ட நான் விரும்பவில்லை. இன்னும் கொஞ்சம் ஜாக்கிரதையாக இருந்திருக்கலாம் என்று மட்டும் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதற்கு மேலே, இந்த இலாகாவில் நடந்த ஒரு செயலை மட்டும் குறிப்பிட்டு விட்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்ளலாம் என்று எண்ணுகிறேன். கோப்திநாராயணசாமி செட்டி ரோட்டில் ஒரு பஸ் ஸ்டாப் இருந்தது. பல இடங்களில் பஸ் ஸ்டாப் இருக்கின்றன. ஜெமினி பக்கத்தில் பஸ் ஸ்டாப் இருந்தால் ஜெமினிக்கு டிக்கட் கொடுங்கள் என்று கேட்கிறோம், பாரிஸ் என்றால் பாரிஸ்-க்கு கொடுங்கள் என்று கேட்கிறோம். இதனால் என்ன பெரிய விளம் பரமா வந்துவிடப்போகிறது? கோப்திநாராயணசாமி செட்டி ரோட்டில் இருந்த பஸ் ஸ்டாப் பக்கத்திலிருந்த கட்டிடத்தில் தான் சுதந்திரக் கட்சியின் ஆபீஸ் இருக்கிறது. அதனால் பஸ்-வில் வருகின்றவர்கள், ‘சுதந்திரா பார்டி ஆபீஸ்-க்கு டிக்கட் கொடுங்கள்’ என்று கேட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். இந்தக் காரணத்தால் அங்கிருந்த பஸ் ஸ்டாப் கம்பைப் பிடுங்கி எடுத்துக் கொண்டு போய் விட்டார்கள். இது நியாயமா, பெருந்தன்மையா? என்று யோசித்துப் பார்க்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்போது பஸ் ஸ்டாப் வைத்திருக்கும் இடத்திலிருக்கும் வேறொரு கட்டிடத்தை 50, 100 ரூபாய் வாடகையில் சுதந்திரக் கட்சியின் ஆபீஸ்-க்காக எடுத்துக்கொள்ள முடியாதா, வேண்டுமென்றால் பிடித்துக்கொள்ளலாம்... (கனம் திரு. எம் பக்தவத்சலம் : அப்படி எடுத்துக்கொள்ளுங்களேன்...) அப்படி எடுத்தால் திரும்பவும் அங்கிருக்கும் கம்பையும் எடுத்து வேறு இடத்திற்கு கொண்டு போவார்கள். இப்படி பஸ் ஸ்டாப் கம்புகளை மாற்றிக் கொண்டே இருக்கலாம். ஆனால் எங்கள் ஆபீஸ் பக்கத்தில் இருக்கின்றது என்றால், எங்கள் ஆபீஸ்-க்கு அதிகமான பேர்கள் வருவதாக நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் அந்தப் பகுதிக்கு முன்னால் இருந்த இடம் தான் மத்திய இடமாக இருந்தது. இந்த மாதிரியாக விஷயங்களை அணுகினால் அது கேட்கமில்லை. யார் யாருக்கு என்று பார்த்து காரியத்தைச் செய்யக்கூடாது. கணேசன் இங்கு இருக்கிறான் என்பதற்காக மழை இங்கு பெய்யக் கூடாது என்று சொன்னால் என்ன ஆவது, எல்லோருக்கும் நன்மை இருக்கவேண்டும். யாருக்கு நன்மை என்று பார்த்து தனிப்பட்ட முறையில் காரியங்களை செய்யக்கூடாது. அது ஆட்சியின்

[திரு. சா. கணேசன்]

[20th July 1962]

கௌரவத்திற்கு, பெருமைக்கு, பொருந்தியதாக இருக்காது என்பதை கண்ணியமாக சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த மாதிரியான நிலையில் இதை செம்மையாக நடத்தவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடன் பல திருத்தங்களை மேற்கொண்டு, தவறுகள் ஏதாவது இருப்பின் அதை நீக்குவதற்குரிய வழிகளை மேற்கொள்ளவேண்டும் என்று விண்ணப்பித்துக்கொள்கிறேன்.

தனியார் பஸ்களில் 5 ஆயிரம் ரூபாய் முதல், 15 ஆயிரம் ரூபாய் வரை வருமானம் வருகிறது என்று ஒரு கனம் உறுப்பினர் சொல்கிறார். அப்படி வந்தாலும் வரலாம். (குறுக்கீடு) இது மாதத்திற்கா அல்லது வருஷத்திற்காக என்று தெரியவில்லை. சில பஸ்களில் வருஷத்திற்கு 30 ஆயிரம் ரூபாய் வரை வருமானம் வருவது எனக்குத் தெரியும். என்ன காரணங்களினால் இவ்வளவு வருமானம் வருகின்றது என்பதைப்பற்றி இப்போது விமர்சிக்கவேண்டாம் என்று கருதுகிறேன். ஒன்றை மட்டும் கூறிக்கொள்கிறேன். பஸ்போக்குவரத்தை தனியார்களும் நடத்துகிறார்கள், மாநில ஆட்சியும் நடத்துகிறது. இந்த இரண்டையும் சீர்தூக்கிப் பார்த்து, எங்கே வசதி ஜாஸ்தி இருக்கிறது, எங்கே கட்டணம் குறைவாக இருக்கிறது, எங்கே லாபம் நன்றாக வருகிறது, எங்கே தேய்மானம் அதிகமாக வருகிறது எங்கே திட்டக் குறைச்சல்—நான் சொல்வது புரிகிறதா இல்லையோ தெரியவில்லை. அதாவது சாமான்கள் அந்தர்த்தியானமாக காணாமல் போவது—இவைகளை எல்லாம் பரிசீலிப்பதற்கு, தகுதி, திறமை உள்ள ஒரு குழுவை நியமித்து, பல விஷயங்களைப்பற்றியும் அவசி ஆராய்ந்து, தவறுகள் இருப்பின் அவற்றை நீக்கி, நல்ல வழிவகைகளை மேற்கொள்வதற்கு, அதன் மூலமாக நம்முடைய முறைகளை திருத்திக்கொள்வதற்கு, ஆலோசனை அளிக்கின்ற வகையில்—பல கணக்குப் புத்தகங்களை ஆடிச் செய்து மதிப்பீட்டு அறிக்கை தருவது போல்—இந்தக் குழு தருகின்ற அறிக்கையின் மூலம் நாம் திருத்திக்கொள்வதற்கும், வளர்ந்து கொள்வதற்கும் வாய்ப்பாக இருக்கும் என்று கருதுவதால், இதற்காக ஒரு கமிட்டியை நியமிப்பது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கூறி, இந்த வகையில் காரியங்கள் திருப்திகரமாக நடந்து கொண்டிருக்க வழி செய்யவேண்டும் என்று கூறி, என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்திற்குப் பதில் சொல்ல வேண்டிய பொறுப்பு மிகவும் குறைந்து விட்டது என்பதை நான் தாழ்மையோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இப்பொழுது சொல்லப்பட்ட குறைகளை மூன்று பிரிவாகப் பிரித்துக்கொள்ளலாம். ஒன்று சர்க்கார் தொழில் லாபகரமாக நடக்கவில்லை என்பது. அந்தக் குற்றச் சாட்டை நான் இந்த இலாகாவைப் பொறுத்த அளவில் வன்மையாக மறுக்கிறேன். காரணம் என்னவென்று சொன்னால், கனம் அங்கத்தினர்கள் நான் கொடுத்திருக்கின்ற புத்தகத்தில் 14-வது பக்கத்தில் இருப்பதைப் புரட்டிப்பார்த்தால் என்ன வருமானம் வந்திருக்கிறது கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில், என்பதை அறிந்து

20th July 1962] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

கொள்ள முடியும். சர்க்காருடைய நிதிக்காக இந்த இலாகா மாத்திரம் ஒரு கோடி 13 லட்சம் ரூபாய் கான்ட்ரிப்பியூஷனாகக் கொடுத்திருக்கிறது. இந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் . . . இதைத் தவிர சர்க்கார் தந்திருக்கும் முதலுக்காக 5½ சதவீதம் வட்டி கணக் கிட்டு ஏறக்குறைய 70 லட்சம் ரூபாய் வட்டியாக கொடுத்திருக்கிறது. இன்னமும் தனியார் துறையில் யாரும் அமைத்திருக்காத பல் ஃபண்ட்-களை நாம் ஏற்படுத்தி இருக்கிறோம். எனக்குத் தெரிந்த அளவில் தனியார் துறையில் தொழிலாளர்களுக்காக வீடு கட்டுவதற்கு ஃபண்ட் எந்த தனியார் ஸ்தாபனத்திலும் அனுமதிக்கவில்லை, அதேபோன்று 'பாசன்ஜர் அமெனிட்டீஸ் ஃபண்ட்' எங்கும் வைத்திருப்பதாகத் தெரியவில்லை, அதை நாம் சர்க்கார் துறையில் வைத்திருக்கிறோம். தனியார் துறையில் இருக்கின்ற ஸ்தாபனங்களில் எல்லாம் டிவிடென்ட் கொடுப்பார்கள். வட்டியும் டிவிடென்ட்-ம் சேர்த்து எங்கும் கொடுப்பதில்லை. சர்க்கார் நடத்துகின்ற இந்தத் துறையில், காப்பிட்டலுக்காக வட்டியும் கொடுத்து லாபத்தில் பங்கும் கொடுக்கிறோம். இந்தத் துறையில் இருக்கின்ற கணக்கைப்பார்த்தால், இந்த ராஜ்ய சர்க்காருக்கு, இந்த டிரான்ஸ் போர்ட் துறை மட்டும் ஐந்து ஆண்டுகளில் ஒரு கோடி 13 லட்சம் ரூபாய் வருமானமாகக் கொடுத்திருக்கிறது, வட்டி. தனியாகவும் கொடுத்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இரண்டாவது தனியார் துறைக்கு வருமானம் அதிகமாக வருகின்றது என்பது எல்லோராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. சர்க்கார் துறைக் கணக்குகள் எல்லாம் திறந்த புத்தகம் (அதாவது ஒப்பன் புக்). இவற்றைப் பரிசோதிக்க அக்கௌண்டன்ட்-ஜெனரல் உண்டு, பப்ளிக் அக்கௌண்டன்ட் கமிட்டியின் பரிசீலனையும் உண்டு. ஆனால், தனியார் துறையிலிருக்கின்ற கணக்குகளுக்கு இவை கிடையாது. தனியார்களுடைய, அல்லது தனிப்பட்ட கம்பெனிகளுடைய கணக்குகளை அக்கௌண்டன்ட் ஜெனரலோ அல்லது பப்ளிக் அக்கௌண்டன்ட் கமிட்டியோ பரிசீலனை செய்வது கிடையாது என்பதை நான் சொல்ல வேண்டிய தேவையில்லை. தனியார் நடத்துகின்ற கம்பெனிகளில் என்ன செலவு ஏற்பட்டாலும், செலவு செய்ததற்கான வவுச்சர்கள் இருந்தால் போதும். ஆனால் சர்க்கார் துறையில் விதிகளுக்கும் சட்டத்திற்கும் உட்பட்டுத்தான் செலவு செய்யவேண்டும். அது மட்டுமல்லாமல் செய்யப்பட்ட செலவுகள் எல்லாம் பரிசீலனை செய்யப்படும். சாதாரணமாக தனியார் துறைகளில் இருக்கின்ற கணக்குகளில் எல்லாம் ஆடிட் செய்யும்போது "Expenditure has been incurred". என்று இருந்தால் போதும். ஆனால், சர்க்கார் துறையில் இவ்விதம் இருந்தால் போதாது, விதிகளின் படி செலவு செய்திருக்க வேண்டும். It must be according to rules and regulations. அதனால்தான் ஆடிட் ரிப்போர்ட் வருகின்ற நேரத்தில், சில இடங்களில் இன்னின்ன குறைகள் இருக்கின்றன என்று சுட்டிக்காட்டப் பட்டிருக்கும். இதை வைத்துக்கொண்டு சர்க்காரிலுள்ள தொழில்கள் எல்லாம் இம்மாதிரிதான் இருக்கும் என்று சொல்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [20th July 1962]

வதின் காரணம், இவ்விஷயங்களைப் புரிந்து கொள்ளாத காரணத்தினால்தான், என்பதை தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நமது ராஜ்ய சர்க்காரைப் பொறுத்த அளவில் இந்தத்துறை கணிசமான அளவுக்கு லாபகரமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இதை யாரும் மறுக்க முடியாது. இதை யார் வேண்டுமென்றாலும் இன்வெஸ்டிகேஷன் செய்வலாம். இப்போது கனம் அங்கத்தினர் திரு. சா. கணேசன் அவர்கள் சர்க்கார் துறையில் இருக்கின்ற குறைகளை பரிசீலிப்பதற்காக ஒரு குழுவை நியமிக்கவேண்டும் என்று கருத்து தெரிவித்தார்கள். அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சர்வ தேச தொழில் ஸ்தாபனத்திலிருந்து வந்த ஒரு நிபுணர் நம்முடைய இலாகாவைப்பற்றி பரிசீலனை செய்தார்கள். கடைசியில் அவர்கள் செய்த சிபாரிசில், 'உங்களால் இனி கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்த முடியாது' என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அப்படியிருந்தும் இந்த நிர்வாகம் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் வருஷத்திற்கு 20 லட்சம், 25 லட்சம் லாபம் காட்டினோம். நான் இங்குள்ள அங்கத்தினர்களுக்கும், இந்த சபை மூலம் பொதுமக்களுக்கும் தெரிவித்துக்கொள்வது என்னவென்றால், திறமையாக நடத்துகின்ற முறையில் நடத்தினால், சர்க்கார் துறையாக இருந்தாலும் சரி, தனியார் துறையாக இருந்தாலும் சரி, நடத்தப்படுகின்ற தொழில் லாபகரமாகவே நடக்கும், அதே நேரத்தில் திறமையற்ற முறையில் யார் நடத்தினாலும் தொழிலை லாபகரமான முறையில், நல்ல முறையில் நடத்த முடியாது. ஆகவே சர்க்கார் நடத்துகின்ற தொழில் எல்லாம் திறமையற்றவையாகத்தான் இருக்கும் என்று சொல்வது அவரவர்களுக்கு இருக்கின்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் எழுகின்ற மனக்கசப்பின் அடிப்படையில் தான் இருக்குமே தவிர, உண்மையான அடிப்படையில் இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்ததாக தொழிலாளர் பற்றிய பிரச்சனை. தொழிலாளர்கள் பற்றிய பிரச்சனை என்று சொல்லும்போது—நான் முன்பே ஒரு முறை சொன்னேன்—ராஜ்ய சர்க்கார், இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கும் சலுகைகளைப் போல எந்தத் தனியாரும் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்த வரையில் கொடுக்கவில்லை என்று நான் திட்டவட்டமாகச் சொன்னேன். சொல்வது மாத்திரமல்ல, அந்த விதமாக இருக்குமானால், தனியார்கள் யாராவது கொடுக்கக் கூடிய சலுகைகளை அப்படியே இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும் கொடுத்தால் அவர்களுக்கு லாபம் இருக்குமென்றால் அப்படியே கொடுக்கிறோம் என்று ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு முன்பே தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு ஆபீஷன் கொடுத்தோம். ஆனால், அவர்கள் அதை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. அதிலிருந்தே அங்கத்தினர்கள் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும், எந்த இடத்தில் லாபம் இருக்கிறது என்று. தொழிலாளர்கள் இதைத் தெரிந்தவர்கள், மற்றவர்களுக்குத் தெரியாவிட்டாலும் அவர்களுக்குத்தான் லாபம் எங்கிருக்கிறது என்பது

20th July 1962] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

தெரியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தனியார் துறையில் கிடைக்காத பல சலுகைகள் ராஜ்ய சர்க்கார் தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்கிறது. ஒன்று எஜுகேஷன் கன்செஷன்—அதாவது அவர்களுடைய பிள்ளைகளுக்கு இலவசமாக பள்ளிகளில் படிக்கும் சலுகை. சாதாரணமாக ஒரு தொழிலாளிக்கு 2 அல்லது 3 பிள்ளைகள் என்று வைத்துக்கொண்டாலும், அவர்களது படிப்புக்கு மாதம் குறைந்தது 15 ரூபாய் ஆகும். அடுத்தபடியாக, நாம் கொடுக்கும் கிராச்சுயிட்டி வேறு யாரும் கொடுக்கவில்லை. இப்போது கிடைக்கிற கன்ஸாலிடேட்டெட் பே—அதாவது பே கமிஷன் சிபாரிசுப்படி அவர்களுக்குக் கிடைக்கிற பஞ்சப்படியையும் அடிப்படை சம்பளத்தோடு சேர்த்து அந்த விதமாக கன்ஸாலிடேட்டெட் பே கிடைப்பதில், கடைசி வருஷத்தில் என்ன வாங்கிக் கொண்டு இருக்கிறார்களோ அதை வைத்துக்கொண்டு கணக்கிட்டு ஒரு வருஷ சர்வீஸுக்கு ஒரு மாத சம்பளம் என்ற அடிப்படையில் கிராச்சுயிட்டி கொடுக்கிறோம். ரிட்டையர் ஆகும்போது ஒரு தொழிலாளி 150 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கினால், குறைந்தது அந்தத் தொழிலாளி 30 வருஷ சர்வீஸ் போட்டிருப்பான், அவனுக்கு 30 x 150 ரூபாய் கிராச்சுயிட்டி கிடைக்கிறது. அதே சமயத்தில் தனியார் துறையில் எடுத்துக்கொண்டால், வருஷத்துக்கு 15 நாள் பேசிக் பே ஷீதம் 15 வருஷத்திற்கு அதிக பட்சமாகக் கொடுக்கிறார்கள். வேறு யாரும் சர்க்கார் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுப்பது போலக் கொடுப்பதில்லை. ஆகவே, அந்த முறையிலும் நாம் தொழிலாளர்களுக்கு அதிகமாகச் செய்துகொண்டிருக்கிறோம்.

மூன்றாவது அவர்களுக்கு இருக்கிற லீவ் வசதி வேறு யாருக்கும் கிடையாது. சர்க்கார் உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு இருப்பது போல அத்தனை லீவ் வசதிகளும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு வருஷத்திற்கு ஒரு மாதம் லீவ் எடுத்துக்கொள்ளும் வசதியை தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கிறோம். அடிக்கடி பே கமிஷன் சிபாரிசுகள் வருகின்றன. அதையெல்லாம் அமல் நடத்தி வருகிறோம். தனியார் துறையில் தருவது போலத் தரவேண்டுமென்றால் பே கமிஷன் சிபாரிசுகளின்படி சம்பளம் கொடுக்க மாட்டோம் என்று தொழிலாளர்களிடத்தில் சொன்னோம். தனியார் துறையில் இருப்பது போல இருப்பதற்கு அவர்கள் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை. அவர்களுக்குத் தெரியும் அதில் இருக்கக் கூடிய கஷ்டம். தனியார் துறையில் இருப்பது போல் இல்லாமல் 5 வருஷம் அல்லது 10 வருஷத்திற்கு ஒரு தரம் என்று எப்போது பே கமிஷன் நியமிக்கிறோமோ, அதன் மூலம் கிடைக்கும் சலுகைகள் இப்போது அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்கிறது. நேற்றைய வரையில் கூட அவர்களுக்குத் தெரியாது, 5 ரூபாய் பஞ்சப் படியில் கூடக் கிடைக்கப் போகிறது என்று. மற்ற சர்க்கார் ஊழியர்களுக்கு அதிகரித்திருப்பதைப் போல ட்ரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களுக்கும் பஞ்சப்படியில் 5 ரூபாய் அதிகரித்திருக்கிறோம். சம்பள விஷயத்தில் தனியார் துறையிலோ அல்லது மற்றபடி அதே நிலையில் இருக்கிற ஊழியர்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [20th July 1962]

குளுடைய நிலையை விட இந்தத் தொழிலாளர்களுடைய நிலை குறைவாக இருக்கிறது என்று சொன்னால் அது சரியல்ல. சரியாகத் தெரியாத காரணத்தினால்தான் அப்படிச் சொல்லக் கூடும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சமீபத்திலே கூட 40-45 பேர்கள் வெளியில் நின்றார்கள் என்று சொன்னார்கள். தொழிற் சங்க இயக்கத்தில் அப்படித்தான் இருக்கும். அதையெல்லாம் பெரிதாக எடுத்துக்கொள்ள முடியாது—முக்கியமாக நான் எடுத்துக்கொள்ள மாட்டேன். ஒரு தொழிற் சங்கத்தில் இருக்கிறவர்கள் எங்கள் தொழிற் சங்கம்தான் மற்ற தொழிற் சங்கத்தை விட அதிகச் சலுகைகள் பெற்றுத் தந்தது என்று காட்டிக் கொள்ளவேண்டும். அந்தப் போட்டி காரணமாக 'நான் செய்தேன், நீ செய்தாய்' என்று தொழிலாளர்களிடத்தில் பிரச்சாரம் செய்ய இதையெல்லாம் செய்வார்கள். அதையும் பார்த்துக் கொண்டு போக வேண்டியதுதான்.

இன்றைக்கு நாம் கொடுக்கிற பாட்டா, தமிழ் நாட்டிலே நகரங்களில் இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிற தொழிலாளர் யாருக்கும் கொடுக்கப்படுவதில்லை. விட்டி ட்ரான்ஸ்போர்ட் எந்த இடத்தில் இருந்தாலும், இவ்வளவு அதிகமான பாட்டா கொடுக்கப்படுவதில்லை என்றாலும் நகரத்தில் அதிகமாகச் சிரமம் இருக்கிறது என்று பாட்டாவை அதிகப்படுத்தினோம். 'நீங்கள்தான் அதிகமாகக் கொடுக்கிறீர்களே, இன்னும் ஏன் அதிகப்படுத்த வேண்டும்' என்று கேட்கலாம். அவர்களுக்கு இருக்கக் கூடிய சிரமத்தை உணர்ந்துதான் கொடுத்தோம். தனியார் துறையில் வேலையில் சரியாக இல்லையென்றால் உடனே டிஸ்மிஸ் செய்து விடுவார்கள். அதன் மூலம் அவர்கள் டிஸிப்ளினே நிறைவேற்றுவார்கள். கட்டுப்பாடு இருப்பதற்கு தனியார் கையாளுகிற ஆயுதம் டிஸ்மிஸ். ஒரு தொழிலாளி அதைச் செய்யவில்லை, அதைச் செய்யவில்லை என்று டிஸ்மிஸ் செய்து விடுவார்கள். சர்க்காரில் அப்படிச் செய்வதில்லை. அவர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கிற பாதுகாப்பு, அவர்கள் கவர்னர் வரையில் அப்பீல் செய்து கொள்ளலாம். டெபுடி டைரக்டர், அவருக்கு மேல் டைரக்டர், டைரக்டருக்கு மேல் மந்திரி, மந்திரிக்கு மேல் கவர்னர் என்று இந்த விதமாக அப்பீல்கள் செய்துகொள்ள உரிமை களெல்லாம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்களுக்கு ஏன் இந்த விதமாக ரூ. 1-25 போக 25 நயா பைசா போனஸாகக் கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னால், 8 மணி நேரம் வேலை செய்கிறவனுக்கு 4-5 மணி நேரம் வேலை செய்கிறவனுக்குக் கொடுப்பதை விட அதிகமாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்றுதான். அது சரியான கருத்து. 4-5 மணி நேரம் ஓட்டி விட்டுச் சென்றுவிட்டவர்களுக்கு ரூ. 1.50, அதே நேரத்தில் 8 மணி நேரம் ஓட்டிவிட்டுச் சென்றவர்களுக்கு ரூ. 1.50 என்று சொன்னால் அது சரியான கருத்து அல்ல. அதை இரண்டு பங்காகச் செய்து ரூ. 1.10 படி என்று வைத்திருக்கிறோம். அதற்கு மேல் இன்ஸென்ட்டிவ்-ஆக வைத்திருக்கிறோம். நான்கு மணி நேரம் ஓட்டினால் ரூ. 1.10 ப்ளஸ் 10 நயா பைசா. நான்கு மணி முதல் 6 மணி நேரம் வரை ஓட்டினால் ரூ. 1.10 ப்ளஸ்

20th July 1962] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

15 நயா பைசா. அடுத்தபடியாக 6 மணி முதல் 8 மணி வரை ஓட்டினால் ரூ. 1.25, மேற்கொண்டு 25 நயா பைசா என்று சொல்லி இன்ஸென்ட்டிவ் ஸ்கீமாக வைத்திருக்கிறோம். இன்ஸென்ட்டிவ் ஸ்கீமை வரவேற்க வேண்டியது தொழிலாளர் இயக்கத்தில் ஈடுபட்டிருக்கக் கூடியவர்களுடைய கடமை என்று நினைக்கிறேன். இந்த விதமான இன்ஸென்ட்டிவ்ஸ் அவசியம். நன்றாக வேலை செய்கிறவர்களுக்கும், வேலையைச் சரியாகச் செய்யாமல் மழுப்புகிறவர்களுக்கும் ஊதியம் ஒன்றாக இருக்கக் கூடாது. அதே முறையில் மற்ற சலுகைகளும் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். மற்றவர்கள் இரண்டு செட் டிராஸ் கொடுத்தால் நாம் மூன்று செட் டிராஸ் கொடுக்கிறோம். மற்றவர்கள் செருப்பு கொடுத்தால் நாங்கள் பூட்ஸ் கொடுக்கிறோம். ஒவ்வொரு துறையிலும் இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டில் இருக்கிற அரசாங்கத் தொழிலாளிகள் மற்ற தொழிலாளிகளை விட அதிகமான சலுகைகள் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவேதான் அதைப் பற்றி யாரும்—ஒருவர் கூட—எந்த வித குறையையும் சொல்லவில்லை. அதைப் புரிந்து கொள்ளாதவர்கள் 'அவர்கள் ரூ. 1.50 கேட்கிறார்களே, அதைக் கொடுத்து விட்டால் என்ன' என்று பேசினார்கள். இந்த ஸ்கீம் இன்ஸென்ட்டிவ் கொடுப்பதற்காகத்தான் என்று சொல்விக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

முன்னரவது குற்றச்சாட்டு, பஸ்களை ஓட்டுகிறவர்கள் சரியான முறையில் நடந்துகொள்ளவில்லை என்று சொன்னார்கள். சரியான முறையில் நடந்துகொள்ளவில்லை என்று சொன்னால், திரு. ரெட்டியார் அவர்கள் சொன்ன மாதிரி, எல்லோர் பேரிலும் சொல்லுவது சரியல்ல—சில பேர் சரியாக நடந்துகொள்ளாதவர்கள் இருக்கலாம். நல்லவர்களும் இருக்கிறார்கள், கெட்டவர்களும் இருக்கிறார்கள்—எல்லோரும் சரியாக நடந்துகொள்ளவில்லை என்று சொல்ல முடியாது. பாஸஞ்சரிலும் கூட நல்லவர்கள் இருக்கிறார்கள், கெட்டவர்கள் இருக்கிறார்கள், சண்டை போடுகிறவர்களும் இருக்கிறார்கள். ஆகவே பொதுவாகச் சொல்லுவது சரியல்ல. ஆனால் ஒரு குற்றச்சாட்டு ஒரு அளவுக்கு அதிகமாக வந்துகொண்டிருக்கிறது. அதாவது ஸ்டாப்புகளில் நிற்காமல் ஓட்டிக்கொண்டு போகிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டு. காரணம் இரண்டு விதமாக இருக்கலாம். சில பஸ்களை லிமிடெட் ஸ்டாப்ஸ் வைத்து ஓட்டுகிறோம்—அதிக இடங்களில் நிறுத்தினால் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது என்று வைத்திருக்கிறோம். அந்த மாதிரி நிற்காத ஸ்டாப்புகளில் இருந்துகொண்டு கையைக் காட்டி சாபங்களை இட்டால் அது சரியாக இருக்காது. எது லிமிடெட் ஸ்டாப் பஸ், எது லிமிடெட் ஸ்டாப் பஸ் இல்லை என்று தெரிய ஒரு வேளை வேறு வித பெயரினிட் செய்யலாமா என்று பார்க்கலாம். இன்னொன்று லிமிடெட் ஸ்டாப் சர்வீஸையே நிறுத்தி விடுவது. சாதாரணமாகப் போவதை விட கொஞ்சம் முன்னால் போக வேண்டுமென்று முயற்சி செய்தால்தான் இந்தக் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. முன்னேற்றம் வேண்டுமென்றால் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. லிமிடெட் ஸ்டாப் அல்லாமல் எல்லா ஸ்டாப்பிலும்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [20th July 1962]

நிற்க வேண்டும் என்று வைத்துவிட்டால், அதனால் யாருக்கும் கஷ்டம் கிடையாது—தொழிலாளர்களுக்கும் கஷ்டம் கிடையாது, சர்க்காருக்கும் கஷ்டம் கிடையாது, மக்களுக்கும் கஷ்டம் கிடையாது. முன்னேற்றம் வேண்டுமென்று சொன்னால் கஷ்டம் ஏற்படத் தான் செய்யும். அதைப் பொறுத்த அளவில் சர்க்கார் பரிசீலனை செய்யும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1-00
P.m.

அடுத்தாது, இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களைப் பற்றிய மத்திய ஆக்ட். அதை அமல் நடத்தவில்லை என்று சொன்னார்கள். மத்திய ஆக்ட் சாதாரண டிரான்ஸ்போர்ட்டில் இருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களைச் சேர்ந்தது. சர்க்காரிலே இருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு பல்வேறு சலுகைகள், பல்வேறு சட்ட திட்டங்கள், வெவ்வேறு விதமான சர்வீஸ் கன்டிஷன்கள் எல்லாம் இருக்கிறது. உதாரணமாக, தனியார் துறையிலே இருக்கின்றவர்களைப் பார்த்தால் அவர்களுக்கு என்று ஒரு மாதிரி யான ஸ்டான்டிங் ஆர்டர் இருக்கிறது. அதன்படி அவர்கள் இருக்கவேண்டும். சர்க்காரிலே உள்ளவர்களை எடுத்துக் கொண்டோமானால், அவர்களுக்கு என்று தனியாக சர்வீஸ் ரூல்ஸ், ரெகுலேஷன்ஸ், சர்வீஸ் கன்டிஷன்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. இந்த சர்வீஸ் கன்டிஷன்கள் எல்லாம் சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே வேலை செய்யக்கூடிய ஊழியர்களை பாதுகாப்பதற்காக செய்யப்பட்டதாகும். இதையெல்லாம் விட்டுவிட்டு, ஏதோ மத்திய சர்க்கார் சட்டத்தை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை என்று சொன்னால் அது சரியல்ல. நான் நிச்சயமாகச் சொல்வேன், இந்த மத்திய சர்க்கார் சட்டத்தை மட்டும் சர்க்கார் பஸ் தொழிலாளர்களை ஏற்றுக்கொள்ளச் சென்னால், அதை அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்ள மாட்டார்கள். என்ன சொல்வார்கள் என்றால், சர்க்காரிலே கொடுக்கப்படுகின்ற எல்லா பாதுகாப்புகளும், சலுகைகளும் கொடுத்து, அதற்கு மேல் இன்னும் ஏதாவது சலுகைகள் வேண்டுமென்று சொன்னால், ஏதாவது மத்திய சர்க்கார் ஆக்ட், அதையும் சேர்த்துக் கொடுப்பதாக இருந்தால், அப்போது தொழிலாளர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்களே தவிர, மத்திய சர்க்கார் சட்டத்தை மட்டும் நாங்கள் அவர்களுக்கும் அமல் நடத்துகிறோம் என்று சொன்னால், அதை ஒப்புக்கொள்ள மாட்டார்கள். அவ்வாறு கேட்பார்களானால் அது அவர்களுக்குத் தான் நஷ்டம். ஆகவேதான் இதை நான் விளக்கிச் சொல்கிறேன். மத்திய சர்க்கார் சட்டம் தனியாருக்காக ஏற்பட்டது, சர்க்காருக்காக வேறு சட்டம் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆனால் கனம் அங்கத்தினர் கணேசன் அவர்கள் சொன்னார்கள், இன்றைக்கு சர்க்கார் துறையிலே உள்ள ஊழியர்களுக்கு, தனியார் துறையிலே உள்ள ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் சலுகைகள் எல்லாம் காட்டப்படவில்லை என்றெல்லாம் கோபித்துக் கொண்டார்கள். அதைத் தவிர, இது அறமா, தருமமா, நியாயமா என்றெல்லாம் கேட்டார்கள். இப்போது இருக்கிற முறையில் சர்க்கார் ஊழியர்களுக்கு என்று தனியாக சர்வீஸ் கன்டிஷன்கள், கான்டக்ட் ரூல்கள் இருக்கின்றன; ஆனால்

20th July 1962] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

தனியார் துறையிலே உள்ளவர்களுக்கு ஸ்டாண்டிங் ஆர்டர் இருக்கிறது. சர்க்கார் ஊழியர்களுக்கு பல சட்டங்களும், சலுகைகளும் இருக்கின்றன; அதைப்போல் தனியார் துறையிலே உள்ளவர்களுக்கு வேறுபட்ட சில திட்டங்களும், சலுகைகளும் இருக்கின்றன. ஆகவே, சர்க்கார் பஸ் தொழிலாளர்கள் விஷயத்தில் எந்தவிதமான தவறுகளும் இல்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தது, சர்விலை இன்னும் அதிகரிக்க வேண்டுமென்பதாகும். சர்விலை அதிகரித்து விடலாம். ஆனால், பஸ்கள் வேகமாக ஓடுவதற்கான நிலைமையோ, வசதியோ ஏற்படாது. காரணம் என்னவென்றால், ஏற்கனவே 10 பஸ்கள் மெட்ராபியல் ஹாலுக்கு எதிரில் நிற்பதற்குப் பதில், 20 பஸ்கள் நிற்கும் நிலைமை நான் ஏற்படும். இதற்குக் காரணம், குறைந்த தூரத்தில் பஸ் ஸ்டேஜ்கள் இருப்பதாகும். இதற்கு ஏற்கனவே நான் ஒரு யோசனை சொன்னேன். அதன்படி, நாம் முதல் ஸ்டேஜுக்கு மட்டும் 10 நயா பைசா என்று பண்ணவில்லை. இந்த 10 நயா பைசா என்பது 2 ஸ்டேஜ்களுக்கும் சேர்த்துத்தான் பண்ணியிருக்கிறோம். இதை யாராவது அதிகம் என்று சொன்னால், இப்போது 7 ந. பை. கொடுக்கக்கூடியதைக்கூட அதிகம் என்று சொல்லக்கூடும். எப்படியென்றால், 100 கெஜ தூரம் செல்பவர்களுக்கூட இந்த 7 நயா பைசா கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஒரு மைல் செல்பவர்களும் 7 நயா பைசா கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, இதை அதிகமாக வசூலிக்கப்படுகிறது என்று சொன்னால் என்ன அர்த்தமோ, என்ன நியாயமோ அதேதான் இதற்கும் இருக்கும். ஆகவே இந்த புதிய முறையைக் கொண்டு வரலாம் என்று நான் நினைத்திருக்கிறேன். இப்படி 10 நயா பைசா கொடுத்து, இரண்டு ஸ்டேஜ்களை ஒன்றாகச் சேர்த்தால்தான், பாரிஸ் கார்னரிலிருந்து எக்மோர் ஸ்டேஷன் வரை வருவதற்குள், அல்லது மவுண்டு ரோடு வருவதற்குள் டிக்கட் கொடுக்கக்கூடிய ஒரு நிலைமை ஏற்படும். இந்தவிதமாக செய்தால்தான், நமக்கு இன்னும் வேகமாக அதிகமான வண்டிகள் விடுவதற்கு வசதியாக இருக்கும். அப்படி இல்லாவிட்டால், இப்போது இருக்கிறதுபோல் மெதுவாக போகக்கூடிய நிலைதான் இருக்கும்.

அதேபோல், பஸ் ஸ்டாப் எடுக்கப்படுவதை பற்றிகூட சில பேர் மாற்றவேண்டாமென்று சொன்னார்கள். மற்ற நாடுகளைப் பற்றி நான் சொன்னேன். அங்கெல்லாம் ஒரு பர்லாங்குக்கு குறைந்தது பஸ் ஸ்டாப் வைப்பதில்லை. இப்படி 100 கெஜ தூரத்திற்கு ஒரு பஸ் ஸ்டாப் வைப்பதால் இரண்டுவித கெடுதி இருக்கிறது. ஒன்று, வண்டியும் சீக்கிரம் தேய்ந்து போகும். இரண்டாவது, காலதாமதமாகிவிடும். பொதுவாக, ஒரு பர்லாங் என்று பஸ் ஸ்டாப் வைக்கும்போது, இரண்டு பஸ் ஸ்டாப்புகளுக்கும் நடுவிலே உள்ளவர்கள் யாராக இருந்தாலும், அவர்கள் சுமார் 100 கெஜ தூரம் தான் நடக்கவேண்டியிருக்கும். இதை அவர்கள், தங்களுடைய எரிடுகளிலே இருந்து புறப்பட்டு வந்துவிட்டால், அவ்வளவு அதிக தூரம் என்று கருதமாட்டார்கள். ஆகவே, இந்தவிதமாக

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்.] [20th July 1962]

இப்போது கொஞ்சம் கொஞ்சமாக பஸ் ஸ்டாப்புகளை எடுத்துக் கொண்டு போகிறோம். இந்த மாதிரி எடுக்கின்றபோது, ஒரு சமயத்திலே ஒரு ஓட்டல்காரர் இதைப்பற்றி உடனே முதல் அமைச்சர் அவர்களிடம் பெரிய புகார் ஒன்று கொடுத்தார். இதனால் எங்கள் ஓட்டலுடைய விவாபாரம் பாதிக்கப்படுகிறது, எங்களுக்கு தொழில் நடப்பது உங்களுக்குப் பிடிக்கவில்லையா, ஏன் எங்கள் ஓட்டல் அருகில் உள்ள பஸ் ஸ்டாப்பை அகற்றி விட்டீர்கள் என்று சொன்னார்கள். அதைப்போலவே திரு. கணேசன் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். உண்மையிலேயே அவர்களுடைய சுதந்திரா கட்சி ஆபீசுக்கு சமீபத்திலே அந்த பஸ் ஸ்டாப் இருந்ததுகூட எனக்குத் தெரியாது. ஒரு பஸ் ஸ்டாப்பை மாற்றி அமைக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், தற்போது இருக்கக்கூடிய பஸ் ஸ்டாப்பை அகற்றி சற்று தள்ளி போடுவதன் மூலம், இன்னும் வேகமாக பஸ்கள் ஓடவேண்டுமென்பதற்காக எடுக்கப்படும் முயற்சியே தவிர, சுதந்திரா கட்சியின் ஆபீஸ் முன்பு பஸ் ஸ்டாப் இருக்கிறது, ஆகவே, அதை எடுக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் எங்களுக்கு கிடையாது. ஆனால், அதற்காக உடனே ஏதோ அரசியல் கண்ணோட்டத்தோடுதான் இதைச் செய்தார்கள் என்று இந்த சட்டசபையிலே சொல்வதானது அவ்வளவு பொருத்தமாக இல்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்தவிதமாக பஸ் ஸ்டாப்புகளை எடுப்பதிலே நாங்கள் அரசியல் கண்ணோட்டம் பார்ப்பதில்லை. விவாதங்கள் செய்கிறோம்; சண்டை போடுகிறோம் அல்லது வேறு ஏதாவது இருக்கக்கூடிய முறைகளிலே பிரச்சனைகளுக்கு தீர்வு காண்கிறோம். இது சுதந்திரா கட்சி பஸ் ஸ்டாப், ஆகவே இது இங்கே இருக்கக்கூடாது என்கின்ற குறைந்த நிலைமைக்கு இந்த இலாகா வரவில்லை என்பதை மட்டும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தது, இந்த ஓர்க் ஷாப் சம்பந்தமாகச் சொன்னார்கள். இது சென்னையிலே இருப்பதைவிட, வேறு இடத்திலே வைத்தால் குறைந்த செலவிலே செய்யலாம் என்று சொன்னார்கள். அதிலும் உண்மை என்னவென்று பார்த்தால், சர்க்கார் ஊழியர்களுக்கு இங்கே என்ன சம்பளம் கொடுக்கிறோமோ அதே சம்பளத்தைத் தான் நாம் காரைக்குடியிலே ஓர்க் ஷாப் வைத்தாலும் கொடுக்க வேண்டியிருக்கும். அதுதான் சர்க்காருடைய நியதியாக இருக்கிறது. இப்போது கன்யாகுமரியிலே இருக்கும் டிரான்ஸ்போர்ட் டிலே வேலை செய்கிறவர்களும், சென்னை நகரத்திலே வேலை செய்யக்கூடியவர்களுக்கும் ஒரே அளவில்தான் இந்த ரூ. 1½ கொடுக்கிறோம். இங்கே என்ன கொடுக்கிறோமோ, அதையேதான் கன்யாகுமரியிலே இருப்பவர்களுக்கும் நாம் கொடுக்கவேண்டும். இப்படி சலுகைகள் கொடுப்பதுகூட ரொம்ப பேர்களுக்குத் தெரியாது. அதனாலேதான், டிமாண்டே போடுவதில்லை. என்றாலும், நம் சர்க்கார் ஊழியர்கள் எல்லோரும் யூனியாரம் வேஜ் கொடுக்கவேண்டும், எல்லோரும் ஒரேவித நன்மையை அடைய வேண்டும் என்கிற முறையிலேதான் நாம் இப்போது செயல்பட்டு வருகிறோம். ஆனால் சர்க்காரின் மோட்டார் தொழிற்சாலைகள்

20th July 1962] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

பரவலாக ஏற்பட வேண்டுமென்று சொன்னால், அதை நான் ஏற்றுக்கொள்வேன். லாபத்திற்கு என்று சொல்வது சரியாக இருக்காது என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தாற்போல், வடசென்னை புறக்கணிக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்று குறைகள் எல்லாம் சொல்லப்பட்டது. வடசென்னை புறக்கணிக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்று சொல்லும்போது, அதை நான் பரிசீலனை செய்கிறேன். என்னுடைய இலாகாவிலே நாங்கள் எப்படி பஸ்கள் போடுகிறோம் என்கிற முறையைத் தெரிவித்தால் இவ்விஷயங்களைப் புரிந்து கொள்வது சுலபமாக இருக்கும். எந்தெந்த ரூட்டிலே பஸ்ஸின் வருமானம் அதிகமாக இருக்கிறது என்று பார்க்கிறோம். அப்படிப் பார்க்கும்போது, ரூ. 140, 150, 160 என்று ஒரு பஸ்ஸிற்கு வருமானம் வந்தால் நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிறது என்று கணக்குப் போட்டு, அந்தப்படி அங்கு மேலும் பஸ்கள் விடுகிறோம். இப்படி விடுவது ஏதோ வருவாய் அதிகம் வரவேண்டுமென்கிற நோக்கத்தில் யல்ல. இந்த வகையில் பஸ்கள் இன்னும் அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று சொன்னால், நம் சர்க்கார் அதற்கு வேண்டிய பரிசீலனை செய்யும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்ததாக, பெண்களுக்கு என்று தனியாக இடம் சரியாக ஒதுக்கப்படவில்லை என்று சொல்லப்பட்டது. சிலர் கூடாது என்றும் சொன்னார்கள். இந்த இலாகாவை நான் நடத்துவதிலே எனக்கு தனி மகிழ்ச்சி. என்னவென்றால் எல்லோரும் எனக்கு கடிதம் எழுதுகிறார்கள். ஒருவர் எழுதுவார், அது ஒரே திட்டாக இருக்கும். ஒருவர் எழுதுவார், அது புகழ்ச்சியாக இருக்கும். ஒருவர், “உட்காருவதற்கும் வழியில்லை, நித்தந்தமும் வழியில்லை” என்று திட்டி எழுதுவார். மற்றொருவர், “வண்டி சிறந்ததாக இருக்கிறது, அழகாக இருக்கிறது” என்றெல்லாம் புகழ்ந்து எழுதுவார். அவரவர்களுக்குத் தோன்றுகிறபடி யெல்லாம் கடிதங்கள் எழுதுவார்கள். அந்தக் கடிதங்களை எல்லாம் நான் பத்திரமாக வைத்திருக்கிறேன். அப்படி எழுதப்பட்ட இன்னொரு கடிதத்திலே என்ன எழுதியிருக்கிறார் என்றால், “பெண்களுக்கு என்று இனிமேல் சீட் ரிசர்வ் செய்யவேண்டாம்; அவர்கள் பெண்களுக்கு என்று ஒதுக்கப்பட்டு இருக்கும் சீட்டில் உட்காருவ தில்லை. ஆண்களுடைய சீட்டிலே வந்து உட்கார்ந்து விடுகிறார்கள்” என்று சொல்லியிருக்கிறார். இப்படி ரொம்ப விஷயம் எனக்கு வருகிறது. “The women do not occupy the seats reserved for them but occupy the men's seats.”—இந்த மாதிரி எல்லாம் அவர்கள் எழுதுகிறார்கள்.

ஆனால், காலேஜ் செல்லும் மாணவ, மாணவிகளைப் பற்றி நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். மாணவ, மாணவிகளுக்காக 14 பஸ்கள் காலையில் ஆங்காங்கு விடப்படுகிறது. இதற்கு ஸ்டேன்ஸ் ஸ்பெஷல் என்றே பெயர். வேறு எந்த இடத்திலும் இம்மாதிரி ஸ்டேன்ஸ் ஸ்பெஷல் போகவில்லை. நான் மூன்று, நான்கு வருஷம்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [20th July 1962]

களுக்கு முன் ஒரு முறை அந்தந்த ஸ்டாப்புகளிலே எப்படி இருக்கிறது என்று சுற்றிப் பார்த்து வந்தபோது, இந்த காலை நேரத்திலே மாணவ, மாணவிகள் பள்ளிக்குப் போவதிலே நெருக்கடி ஏற்பட்டதைப் பார்த்தேன். அதற்காகத்தான் பஸ் போட்டிருக்கிறோம். ஆனால் மாலை வேளையில் இந்த பஸ்கள் போட முடியாது. காரணம் என்னவென்று சொன்னால், காலேஜ்களை பல நேரங்களிலே விடுகிறார்கள். சில காலேஜ்கள் சீக்கிரம் விடுகிறார்கள். சிலர் பாடம் முடிந்தவுடன் வந்துவிடுவார்கள். ஆகவே எந்த சமயத்தில் காலேஜ்கள் விடப்படும் என்று சரியாக சொல்ல முடியாது. ஆகையால், தனியாக காலேஜ் மாணவர்களுக்கு 'சுவனிங் பஸ்'-கள் விட முடியவில்லை. ஆனால், காலை நேரத்தில் இன்றைக்கு 14 பஸ்கள் 'ஸ்டூடண்ட்ஸ் ஸ்பெஷல்' என்று ஒடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த முறையில் அவர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 'ஸ்டாண்டிங் பாஸஞ்சேர்ஸ்' எல்லாம் அனுமதிக்கக்கூடாது, அந்த முறையை ஒழித்துவிடவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நான் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். உலகத்திலே இருக்கக்கூடிய எந்த நாட்டிலும், இந்த மாதிரி 'பீக் ஹவர் டிராபிக்' இருக்கக்கூடிய நாடுகளிலெல்லாம் 'ஸ்டாண்டிங்' இருக்கிறார்கள். அதை எடுக்க ஒருவராலும் முடியாது. ஆனால், இதை ஓரளவுக்குக் குறைக்க வழி என்னவென்று சொன்னால், 'பீக் ஹவரில்' கொஞ்சம் அதிகமான பஸ்கள் போடலாம். அப்படி போட்டுக்கொண்டு தான் இருக்கிறோம். 'பீக் ஹவரில்' அதிகமாக பஸ்கள் போட்டால், இலாகாவிற்கு நஷ்டம் வந்துவிடும். மற்ற நேரங்களில் அது ஓடாவிட்டாலும், அதற்கு டிரைவர் கண்டக்டர் வேண்டும், அதற்கு வேண்டிய செலவு, மூலதனம், 'டிப்ரிஸியேஷன்' இவைகளெல்லாம் போட்டு கணக்குப் பார்த்தால், நஷ்டம் வந்துவிடும். ஆகவே, ஓர் அளவுக்கு மேல் அதிகமாக பஸ்களைப் போடுவது என்பது முடியவில்லை. அதை நாம் எந்த அளவுக்கு சமாளிக்க முடியுமோ, அந்த அளவுக்கு 'ஸ்பேர்கள்' வைத்துக்கொண்டு, அதைச் செய்துகொண்டிருக்கிறோம்.

அதுபோல டிரைவர்கள் கிடைக்காதது ஒரு பிரச்சனை தமிழ்நாடு பூராவும். நேற்று நெய்வேலிக்குச் சென்றிருந்தபொழுது, அவர்களுடைய இலாகாவின்ர்கள் 'நீங்கள் ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட்டில் 'ஹெலி எண்டார்ஸ் மெண்டு' டிரைவர்கள் தயார் செய்தால், எங்களுக்கும் கொஞ்சம் பேர்களை அனுப்பிவையுங்கள்' என்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். அதே மாதிரி நான் தனியார் துறையிலே ஒருவரோடு பேசிக்கொண்டு இருந்தபொழுது 'நாங்களும் எங்களுக்கு வேண்டிய பஸ் டிரைவர்களை 'டிரைன்' செய்யவேண்டிய நிலைமை வந்துவிட்டது' என்று சொன்னார். சென்னை ராஜ்யத்தில் அந்த அளவுக்கு ஏதாவது ஒரு தொழில் பயிற்சி இருக்கிறவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு, வசதி உண்டாகியிருக்கிறது என்பதற்கு இது ஒரு எடுத்துக் காட்டு. டிரைவர்

20th July 1962] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

என்றாலும் சரி, மெகாலிக் என்றாலும் சரி, 'பிட்டர்' என்றாலும் சரி அவர்கள் கிடைக்கவில்லை, பற்றாக்குறை இருக்கிறது. ஒரு வேலையும் தெரியாதவர்களிடத்திலே வேலையில்லாத திண்டாட்டம் இருக்கலாமே தவிர, ஏதாவது ஒரு தொழில் துட்பப் பயிற்சி பெற்றிருந்தால், எந்தத் துறையில் இருந்தாலும் அவர்களுக்கு இன்றைக்கு ஏராளமான தேவை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதற்கு இது ஒரு சான்று என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். வருஷம் ஒன்றுக்கு 300 டிரைவர்கள் தயார் செய்வதற்கு ராஜ்ய சர்க்காரால் ஏற்பாடு இப்பொழுது செய்யப்பட்டுவருகிறது.

'ஆக்ஸிடெண்டு' சம்பந்தமாக 'இன்ஷூரன்ஸ்' செய்யவேண்டுமென்ற கருத்தை கனம் அங்கத்தினர் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். ராஜ்ய சர்க்கார் தனியாக இதற்காக ஒரு நிதி வைத்திருக்கிறது. 'ஆக்ஸிடெண்டு ரிசர்வ் பண்டு' என்று நிதி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இன்ஷூரன்ஸ் செய்யவேண்டியதில்லை. 'இன்ஷூரன்ஸ்'க்கு எவ்வளவு பணம் கொடுப்போமோ, அதை நம்முடைய நிதியிலேயே தனியாக போட்டு வைத்திருந்தால், எப்பொழுதாவது 'ஆக்ஸிடெண்டு' ஏற்பட்டால், அப்பொழுது அதை உபயோகித்துக் கொள்ளலாம்.

சர்க்கார் நடத்துகிற பஸ் தொழிலைப் பொறுத்தவரையிலே, 20 சதவிகிதம் பஸ்கள் ஓடாமல் இருக்கின்றன என்பதை எடுத்துச் சொன்னார்கள். நம்முடைய ராஜ்ய சர்க்காரிடம் இருக்கக்கூடிய பஸ்களை பொறுத்த அளவிலே, கணக்கில் புரிந்துகொள்ளாத விஷயம் ஒன்று இருக்கிறது. 'வேர்ட்டு மாஸ்டர்ஸ்', 'ராயல் டைகர்' இந்த பஸ்களெல்லாம் சில காலமாக ஓடவில்லை. காரணம், அவைகளுக்கு வேண்டிய ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் முதலியவை கிடைக்காததால். நாம் அவைகளை ஓட்ட முடியவில்லை. அதைச் சேர்த்து கணக்குப் பார்த்தால் 20 சதவிகிதம் என்று தெரிகிறது. அதை நீக்கி விட்டால், குறைவாகத் தான் இருக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

இறுதியாகச் சொல்லுகிறபொழுது, நம்முடைய தமிழ் நாட்டில் போக்குவரத்து இலாகா நல்ல முறையில் தான் பணியாற்றி வந்திருக்கிறது. இன்னும் அதை விஸ்கரித்து, விரிவுபடுத்தி, சிறந்த முறையில் நடத்த வேண்டும் என்பதுதான் சர்க்காரின் லட்சியம். அதற்காக அதிகமாக பஸ்களைக்கூட இந்த முறை வாங்கிப் போடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். 160 பஸ்கள் இந்த வருஷம் சேர்க்கப்படும். இன்னும் அதிகமாக தேவைப்படுமானால், 160-க்கு மேற்கொண்டு புது பஸ்கள் போடுவதற்கு சர்க்காரிடத்தில் இந்த இலாகாவுக்கு தனியாக நிதி இருக்கிறது. இந்த இலாகாவின் நிதி நிலைமையை சற்றுப் பார்த்தால், 'டிப்ரிஸியேஷன் பண்டில்' ரூ. 25.6 லட்சம் இருக்கிறது. இதைத் தவிர நம்மிடத்தில் 770 பஸ்கள் இருக்கின்றன. அவைகளுடைய 'டிப்ரிஸியேஷன் வால்யூ' மாதிரிப் போட்டால் கூட, அது ரூ. 300 லட்சம் இருக்கும், 3 கோடி ரூபாய் இருக்கும். இதைத்தவிர நம்மிடத்தில் வொர்க்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [20th July 1962]

ஷாப்புகள் இருக்கின்றன. குரோம்பேட்டையில் வொர்க்ஷாப் இருக்கிறது. கன்யாகுமரியில் வொர்க்ஷாப் இருக்கிறது. 'எக்ஸ்ப் மெண்டு' எல்லாம் இருக்கின்றன. ஆதலால் 'அலெட்ஸ்' பொஸிஷனை நீங்கள் பார்த்தால், நமக்கு இருக்கக்கூடிய 'காபிடல் சார்ஜை' விட அதிகமாக இருக்கக்கூடிய ஒரு நிலைமையை நாம் பார்க்கிறோம். ஆகவே, அந்தவிதமாக நல்ல 'பிளான்ஷியல் பொஸிஷன்' இருக்கக்கூடிய இந்த இலாகாவிலே மேற்கொண்டு அதிகமாக பஸ்கள் வாங்க வேண்டுமென்று சொன்னாலும், வாங்குவதற்கு சர்க்கார் தயாராக இருக்கிறது என்று சொல்லிக்கொண்டு, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ளுமாறு நான் வேண்டிக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பல விஷயங்களை சபையில் முன்னாலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் கொடுத்திருக்கக்கூடிய வெட்டுப் பிரேரணையைப் பொறுத்த வரையில், சட்ட சம்பந்தமான ஆலோசனைகளை நடத்திக்கொண்டிருப்பதாகவும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு தினசரி உடனுக்குடன் படி கொடுப்பதற்கு வேண்டிய ஆலோசனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய வெட்டுப் பிரேரணையை நான் வாபஸ் வாங்கிக் கொள்ளுகிறேன்.

The cut motion was, by leave, withdrawn.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 3,84,61,800 under Demand XXX—Road Transport Schemes.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER : Since no cut motion was moved under Demand XLIII, I will put the Demand to the vote of the House.

The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,33,19,000 under Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

II.—ANNOUNCEMENT—cont.

ARREST OF SOME M.L.As.

MR. SPEAKER : I have to make an announcement. I have received a telegram from the Police Inspector, Tambaram, that Sri Munu Adhi, M.L.A. was arrested at 12 noon on 19th July 1962 at Pallavaram under Section 7 of the Criminal Law Amendment Act, 1932, for picketing before the Revenue Divisional Officer.